Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in abb. post. - 70% - DCB Roma

BOLLETTINO D'ARCHIVIO

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Anno XXVIII
2014

BOLLETTINO D'ARCHIVIO

DELL'UFFICIO STORICO
DELLA MARINA MILITARE

Anno XXVIII
2014

BOLLETTINO D'ARCHIVIO

DELL'UFFICIO STORICO DELLA MARINA MILITARE

Periodico trimestrale - Anno XXVIII- 2014

Editore

MINISTERO DELLA DIFESA

Direttore responsabile
Capitano di Vascello (G.N.) GIOSUÈ ALLEGRINI

Direttore editoriale
Capitano di Fregata Leonardo Merlini

Redazione
Marina Pagano
Luogotenente Luigi Rosito

Archivio
Ersilia Graziani
Claudia Lazzerini
Maria Rita Precone
Alessandra Venerosi Pesciolini

Direzione e Redazione
Ufficio Storico della Marina Militare
Via Taormina, 4 - 00135 Roma

Amministrazione
Direzione di Commissariato M. M.
Via Taormina, 4-00135 Roma
Partita IVA: 02135411003
Cod. Fisc.: 80234970582

Ufficio abbonamenti/vendite:
Via Taormina, 4-00135 Roma
Tel. 06.3680.7240
mail: ufficiostorico.vendite@marina.difesa.it

Registrazione al Tribunale Civile di Roma n. 181 del 1° aprile 1987

La collaborazione alla Rivista è aperta a tutti.
La responsabilità degli articoli in essa pubblicati è lasciata interamente agli Autori.
Alla Direzione non è attribuita che la responsabilità inerente alla morale correttezza delle cose stampate nei riguardi delle patrie istituzioni, della disciplina morale e del rispetto civile

Un fascicolo singolo/ arretrato 6,00 € più spese postali Spedizione in contrassegno

Il Bollettino d'Archivio è consultabile *on line* al sito:
http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/bollettino/Pagine/numeri_bollettino.aspx

Direttore responsabile: 06 3680.7218 Direttore editoriale: 06 3680.7235 Redazione: 06 3680.7239
Archivio 06 3680.7233 Ufficio vendite: 06 3680.7240
Fax 06 3680.7222 E-mail: ufficiostorico.vendite@marina.difesa.it

© Copyright- Ufficio Storico della Marina Militare

INDICE

5 *Editoriale*

SAGGI

9 Navi e marinai italiani in Corea
Giuliano Manzari

39 I navigatori. Uomini e navi
Stèphan Jules Buchet

81 Borghese e la Decima nella bufera (1943-1945)
Ezio Ferrante

111 L'attacco dei sommergibili di Betasom dalle Isole Bahama alle coste del Venezuela (febbraio-marzo 1942)
Francesco Mattesini

175 L'intervento dell'aviazione italiana nella seconda battaglia del Piave
Armando Donato

223 Il trasferimento dei dragamine classe "Alberi" dagli USA all'Italia nel 1953 e il loro impiego nella Marina Militare
Vincenzo Grienti

ARCHIVIO

249 DONAZIONE GIOVANNI AJMONE CAT. DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLE SPEDIZIONI COMPIUTE IN ANTARTIDE
a cura di *C. Lazzerini, M.R. Precone, A. Venerosi Pesciolini*

Tavola delle abbreviazioni e degli indirizzi telegrafici
Introduzione di *Alessandra Venerosi Pesciolini*
Inventario
Documenti d'archivio

EDITORIALE

Il 2014 ha rappresentato un anno di svolta per l'Ufficio Storico della Marina Militare. In brevissimo tempo si è assistito all'avvicendamento di tutte le figure chiave, a partire dal capo ufficio e a seguire di tutti i capi sezione. Ciononostante, le attività di routine e quelle già avviate negli anni precedenti sono state svolte con continuità e unità di intenti conseguendo gli obiettivi prefissati.
L'Ufficio Storico ha partecipato a tutti i principali eventi, conferenze, convegni, giornate di studio, manifestazioni nazionali e internazionali ai quali è stato invitato, ottenendo in ogni circostanza il massimo apprezzamento, e proponendo ogni volta argomenti diversi, interessanti, inediti e di alto valore storiografico. In particolare ricordiamo la partecipazione al Salone Internazionale del Libro di Torino (8-12 maggio), culminata con la presentazione della produzione libraria del 2013, moderata dal giornalista di Tg1 Storia Roberto Olla, che ha anche intervistato la dott.ssa Umberta Porta, autrice del libro *Eliso Porta-La mia guerra fra i codici ed altri scritti*, intervista andata in onda nella puntata del 16 giugno 2014, con notevole ritorno di immagine per l'intera Forza Armata (http://www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-4412a623-99a9-4147-9a71-d5f92fdbb31a.html).
Alcuni rappresentanti dell'Ufficio Storico hanno inoltre preso parte al 40° Congresso Internazionale di Storia Militare tenutosi a Varna (Bulgaria), dal 31 agosto al 6 settembre, e a varie attività congiunte con la RAI, il Ministero dei Beni Culturali e con il CNR, in diverse città italiane.
Indro Montanelli soleva dire che "*Un popolo che ignora il proprio passato non saprà mai nulla del proprio presente*", ed è proprio con questo spirito che l'Ufficio Storico intende promuovere l'immagine della Marina attraverso la sua blasonata e apprezzata storia. Per questo motivo è stata allestita una interessantissima mostra iconografica, basata sulle fotografie acquisite dall'Ufficio Storico con la donazione Aldo Fraccaroli che, inaugurata in occasione della Festa della Marina e strutturata, anche mediante la pubblicazione *in house* del relativo catalogo *La Marina Militare vista da Aldo Fraccaroli*, per essere itinerante – e pertanto facilmente proponibile in ogni circostanza e a ogni tipo di pubblico – ha riscosso un consenso unanime.
L'attività dell'Archivio è consistita nel completamento della schedatura del fondo *Marisegrege*, revisione e normalizzazione della schedatura in vista della pubblicazione, approntamento dei titolari e predisposizione del database per il successivo riordinamento; nel riordino del fondo *Donazione Giovanni Ajmone Cat* e redazione del relativo inventario; nella schedatura, censimento dei fondi conservati nell'Archivio per il recupero di documentazione utile alla stesura dell'introduzione e del profilo biografico dei personaggi, riordino e inventario analitico delle *Donazioni degli eredi degli ammiragli Candiani e Tur*.

Per quanto riguarda l'attività editoriale si è purtroppo registrata l'impossibilità di pubblicare tutti e quattro i numeri del *Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare* del 2014 a causa delle attività burocratiche connesse alla ratifica del cambio del direttore responsabile, *conditio sine qua non* per la pubblicazione dello stesso sia su carta stampata, sia sulla rete. Il presente numero unico costituisce un nuovo inizio dell'attività pubblicistica del *Bollettino*, per il quale, nel 2015, sarà prevista una nuova linea editoriale aperta anche ad articoli storici di carattere divulgativo e soprattutto alla nascita della rubrica "La Marina vista dai protagonisti", nella quale verranno ospitati documenti, diari, pensieri, foto e ricordi in genere di coloro i quali la Marina l'hanno vissuta "sul mare". La redazione attende pertanto contributi in merito che possano far decollare, fin da subito, tale rubrica.
Sul fronte librario menzioniamo la pubblicazione del volume *Pelle d'Ammiraglio. Nuova edizione commentata a cura di Enrico Cernuschi e Andrea Tirondola*, dell'ammiraglio Alberto Da Zara, attesa da anni, che ha attirato la curiosità degli amanti del settore e non, tanto che recensioni in merito sono state redatte non solo su riviste, siti e blog specializzati, ma anche su quotidiani nazionali quali *Avvenire* (nella pagina culturale "Agorà" di domenica 19 ottobre, giorno della beatificazione di Paolo VI, con oltre un milione di copie vendute e distribuite), su *La Sicilia* (domenica 2 novembre) e con un'intervista radiofonica ai curatori, andata in onda su Radio Rai FVG sabato 3 gennaio 2015.
I primi mesi del 2015 vedranno l'uscita dei volumi approntati nel 2014 e in corso di stampa. Il tanto atteso *Uomini della Marina 1861-1946. Dizionario biografico*, degli ammiragli Paolo Alberini e Franco Prosperini, un'opera enciclopedica che consentirà a studiosi, amanti del settore e semplici curiosi di conoscere e approfondire i profili di circa 800 "marinai" che hanno maggiormente contribuito alle sorti della nostra Marina.
Mediterraneo e oltre. Analisi di alcuni grandi successi della Marina alla luce delle nuove fonti di archivio, di Enrico Cernuschi e Andrea Tirondola, ripercorrerà con documenti e foto inediti, ridisegnandole almeno in parte, quattro vicende eroiche della Regia Marina nei due conflitti mondiali quali Premuda, Creta, Alessandria e Crimea.
Infine si è provveduto, a cura della sezione editoria, a pubblicare, in versione *on-line* e cartacea, *Ufficio Storico della Marina Militare. Produzioni editoriali. Catalogo 2014*
(http://www.marina.difesa.it/conosciamoci/editoria/Pagine/CatalogopubblicazioniUfficioStorico.aspx), un catalogo delle pubblicazioni dell'Ufficio Storico completamente nuovo, arricchito da una corposa introduzione riassuntiva delle pubblicazioni dell'ufficio dal 1913 ai nostri giorni, e da una piccola stringa in lingua inglese per pubblicizzare le opere anche all'estero.
Consapevoli delle difficoltà, ma animati da ardente passione, salpiamo per un nuovo anno guidati dalla bussola dell'entusiasmo sulla rotta della cultura.
Ad maiora!

SAGGI

NAVI E MARINAI ITALIANI IN COREA

GIULIANO MANZARI

Il Regno di Corea, come altri paesi dell'Estremo Oriente, verso la fine del 1800 manteneva, per propria scelta, un atteggiamento di isolamento nei confronti non solo degli Europei, ma anche dei Cinesi e dei Giapponesi, tanto da meritarsi l'appellativo di *Regno Eremita*. Grazie alle insistenze giapponesi, che nel 1876 riuscirono a siglare un trattato che prevedeva l'apertura al commercio giapponese di tre porti della Corea, questa finì per abbandonare progressivamente il proprio isolamento. Il primo porto fu Fu-san (in coreano Pu-san), cui seguirono Gen-san (in coreano Won-san) e Ninsen (in inglese Chi-mul-po, in italiano Che-mul-po, Chemulpo o Cemulpo), ora Inchon.

Incoraggiate da tale successo, le principali potenze estere non tardarono a sollecitare, a più riprese, l'amicizia del paese. Nel 1879 provarono gli Stati Uniti d'America, con il commodoro Shufeldt, che giunse a Fu-san, ma non ottenne risultati. Nella primavera del 1880 fu la volta della Russia: una sua nave ancorò nei porti dell'Han-Kang, per aprire relazioni commerciali, ma le offerte furono cortesemente respinte.

Il 1° agosto 1880 giunse, a Fu-san, la corvetta *Vettor Pisani*. L'unità stava effettuando un viaggio di circumnavigazione del globo e ne era comandante Sua Altezza Reale il capitano di fregata Tomaso di Savoia, duca di Genova, fratello del re Umberto I. Addetto alla persona del principe era il capitano di corvetta Camillo Candiani.[(1)]

(1) Successivamente, durante la Rivolta dei Boxers (1900-1901), da ammiraglio, Candiani fu colui che fece occupare a Tien-tsin, lungo il fiume Pei-ho, il terreno che poi dette vita alla Concessione italiana. Nonostante le insistenze giapponesi durante la seconda

Il porto di Fu-san agli inizi del 1900.

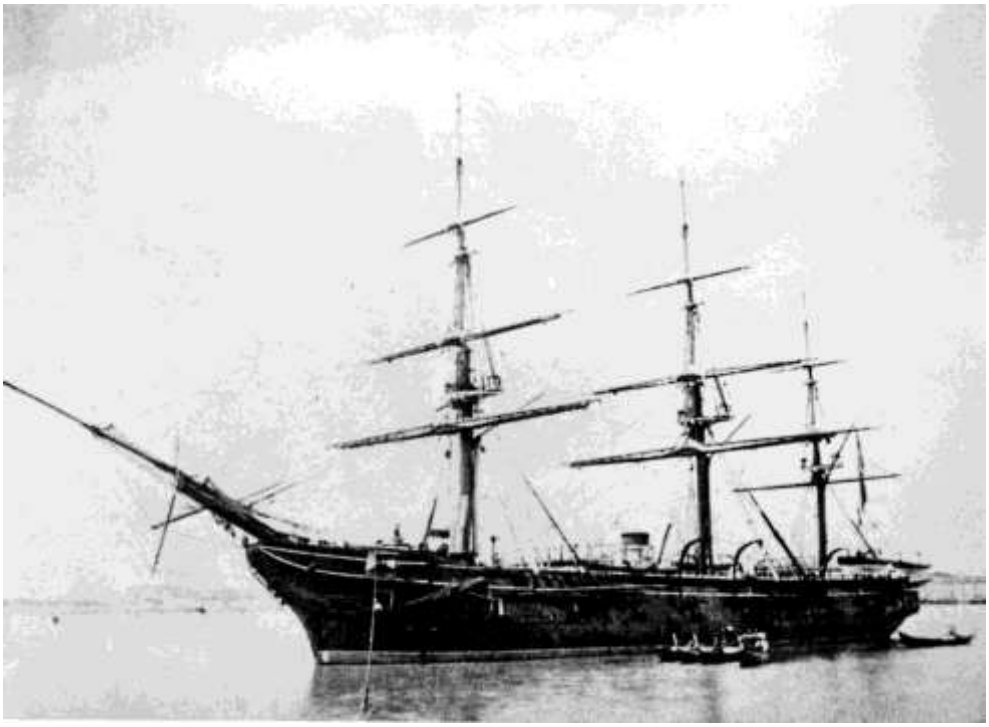
Data la loro condizione individuale, i principi di casa Savoia, quando a bordo di navi da guerra, avevano anche funzioni diplomatiche ad alto livello, potendo avere contatti personali con le massime autorità dei paesi che visitavano. Sfruttando il fatto che naufraghi italiani avevano ricevuto un buon trattamento dalle autorità locali, il duca, a mezzo del locale console giapponese, inviò una lettera di ringraziamento al governatore di Tong-uai; come successo per i precedenti tentativi, la lettera fu restituita, ma accompagnata da una risposta cortese. Il 6 la nave salpò, rimontando verso nord, evitando di entrare a Gensan, dove era un altro console giapponese, e si portò, il 9, a Porto Lazareff, dove sostò per sei giorni. In tale periodo il duca ricevette la visita dei magistrati locali, ai quali rimise una domanda di allacciamento di relazioni commerciali. Ripartita il 15, la nave giungeva il giorno stesso a Gensan per una sosta di tre giorni. Il duca partì da tale porto persuaso che le trattative con i Coreani avrebbero potuto avere maggiori possibilità di riuscita senza l'intervento giapponese, e si rallegrava che le lettere inviate fossero state lette,

guerra mondiale, la Concessione fu restituita ai cinesi solo in applicazione del trattato di pace che pose fine alla guerra.

Lo stato maggiore della corvetta *Vettor Pisani*. Al centro, seduto, il comandante, capitano di fregata Sua Altezza Reale Tomaso di Savoia, duca di Genova. A destra, seduto, il capitano di corvetta Camillo Candiani, addetto al duca. A sinistra, il comandante in seconda, capitano di corvetta Gastone Millelire e il tenente colonnello Luchino Dal Verme, addetto al principe.

mentre quelle statunitensi, francesi e russe erano state rinviate senza essere state aperte.

Il 7 maggio 1882 il commodoro statunitense Shufeldt, fece un secondo tentativo, giungendo con la scorta di quattro cannoniere cinesi, e, grazie ai buoni uffici del governo cinese, riuscì a concludere un trattato che prevedeva l'uso degli stessi tre porti aperti ai giapponesi, alle condizioni di pagare alle dogane coreane un diritto di importazione del 10% sui generi di prima necessità, e del 30% sulle mercanzie di lusso (vino e liquori, oggetti di orologeria, ecc.; il diritto di esportazione era fissato nel 9%. I cittadini statunitensi che si fossero stabiliti nelle Concessioni aperte in Corea, sarebbero stati posti sotto la giurisdizione dei loro consoli.



La corvetta *Vettor Pisani*.

Il primo articolo del trattato ribadiva che la Corea era posta sotto la dipendenza della Cina, e prevedeva che il presidente degli Stati Uniti d'America non potesse in nessuna circostanza intervenire nelle relazioni fra il sovrano cinese e il suo vassallo coreano.

Il 9 maggio il generale Foote, primo inviato straordinario e ministro plenipotenziario degli Stati Uniti di America presso il re di Corea, procedette a Seul allo scambio delle ratifiche.

Nel 1882 sembrava che la corte di Seul dovesse riprendere la sua politica isolazionistica, quando avvenne un'azione dei soldati coreani contro gli stranieri giapponesi, costringendo il ministro rappresentante del Mikado a fuggire verso il mare, dove fu salvato dall'intervento della nave da guerra britannica *Flying fish* che lo portò a Nagasaki. I giapponesi allestirono rapidamente un corpo di spedizione di 5000 uomini, che il 12 agosto s'impadronì di Seul senza colpo ferire.

Portantina coreana.

Il governo cinese intervenne direttamente nel territorio del suo vassallo, e si giunse a un accomodamento grazie al quale i giapponesi ottennero indennizzi per le vittime, l'apertura del porto di Che-mul-po, ma, in cambio, fecero evacuare le loro truppe dal paese.

Il 31 agosto 1883 i giapponesi ottennero una favorevole revisione del trattato, con il diritto ai coreani di noleggiare bastimenti giapponesi, il diritto concesso ai giapponesi di cabotaggio lungo le coste coreane, ciò che era sufficiente al movimento delle merci fino a quando i coreani non avessero i mezzi per farlo in proprio. Riuscirono anche a far pagare i diritti doganali su tutti i prodotti di importazione estera in Corea, mentre quelli giapponesi furono solo tassati leggermente. La Gran Bretagna approfittò subito della situazione, e il 6 giugno concluse un trattato del tutto simile a quello statunitense. La ratifica però non avvenne per l'opposizione delle Camere di commercio e dei commercianti, che ritenevano che le tariffe protezionistiche imposte dai coreani annullassero qualsiasi valore economico all'apertura dei porti. Fu aperta una nuova trattativa, che ottenne tutte le concessioni possibili, e il trattato fu concluso il 26 novembre 1883 (esso non comprendeva la clausola sulla posizione della Cina).

Corea. (R. Battista La Racine, F. Prosperini, *Atlante storico della Marina Militare 1861-1991*)

Le merci britanniche importate in Corea sarebbero state sottoposte a diritti dal 5 al 20% in relazione al loro valore (contro il quinto previsto sull'intero valore intrinseco del primo trattato). Una procedura analoga seguì la Germania (primo trattato il 30 giugno; il trattato fu revisionato il 26 novembre 1893).

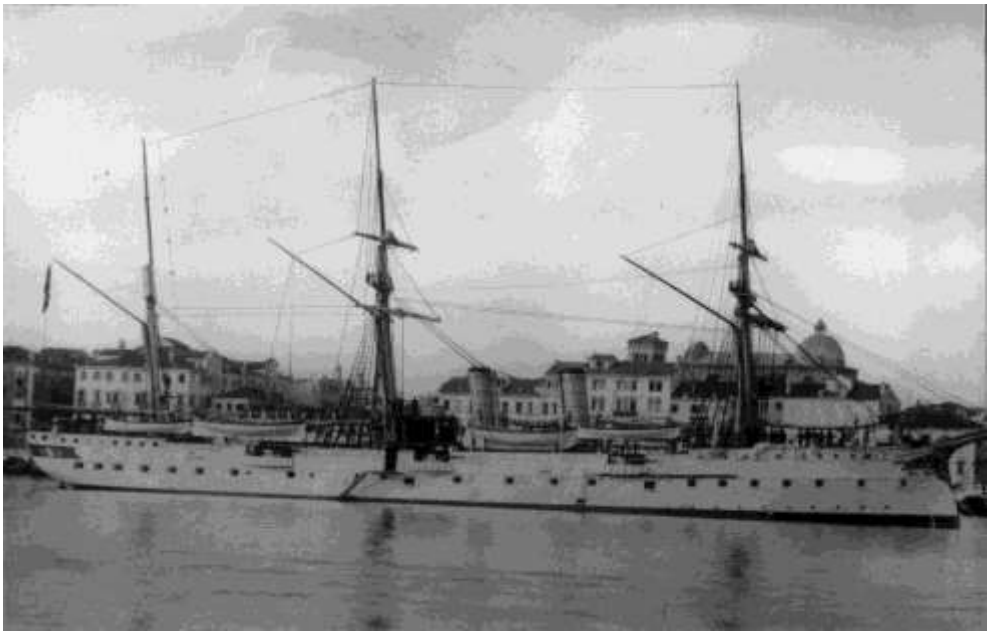
Il Trattato di Amicizia e Commercio fra Italia e Corea

Il 9 giugno 1884 l'incrociatore avviso *Cristoforo Colombo*, al comando del capitano di vascello Enrico Accinni, imbarcò a Ce-fu (Cina) il ministro plenipotenziario Ferdinando De Luca, e partì per il porto coreano di Chemulpo, dove giunse il 10. Il ministro era incaricato di concludere il trattato di amicizia e commercio italo-coreano. Questi si era avvalso dell'aiuto del guardiamarina Gaspare Albenga, come segretario, per preparare la traccia del trattato da proporre al governo coreano. Il 13 il ministro, salutato dalle salve dei cannoni delle altre navi militari presenti, sbarcò e proseguì per Seul, accompagnato dal comandante Accinni, dai tenenti di vascello Giovanni De Simone e Vincenzo Richeri, dal sottotenente di vascello Arturo Tiberini, dal medico di 1ª classe Attilio Chieri, un sottufficiale, un sottocapo e tre marinai oltre all'interprete, due domestici europei, quattro servi cinesi, una ventina di cavalli con le masserizie e sette sedie da trasporto. All'uscita da Chemulpo un vice presidente del ministero degli Esteri recò una lettera di felicitazioni da parte del governo per l'arrivo della delegazione italiana e si mise a disposizione. Nel prosieguo della marcia fu necessario superare un fiume, una volta a guado e una con un'imbarcazione. Quindi, sulla delegazione si abbatté un fortissimo temporale che inzuppò i materassi (che i coreani non avevano).

Finalmente fu raggiunta la città di Seul che, allora, contava circa 300 000 abitanti ed era circondata da due cinte murarie. Al loro arrivo, gli italiani furono alloggiati in cinque edifici, nel più grande dei quali furono alloggiati il ministro e il comandante Accinni, con le poche agiatezze consentite dalle scarse risorse locali (tè, biscotti, champagne, sigari e sigarette). Qui, dopo poco, ricevettero la visita del ministro degli Esteri e di alti funzionari dello stesso ministero.

Il 26 giugno l'Italia otteneva la bozza di un trattato con le stesse condizioni degli altri paesi.(2) Il 28 giugno la delegazione fu ricevuta in udienza solenne dal re. In quell'occasione il ministro fu accompagnato dal comandante, tre tenenti di vascello, il medico, il sottotenente di vascello, e scortato da un drappello di 22 marinai comandati da un altro sottotenente di vascello. Nel Palazzo avvenne l'incontro con alcuni alti dignitari della corte e del governo e, da questi, furono condotti alla presenza del re.

(2) La Russia stipulò il suo trattato il 30 luglio; la Francia otteneva il trattato nel 1886 e l'Austria Ungheria nel 1892.

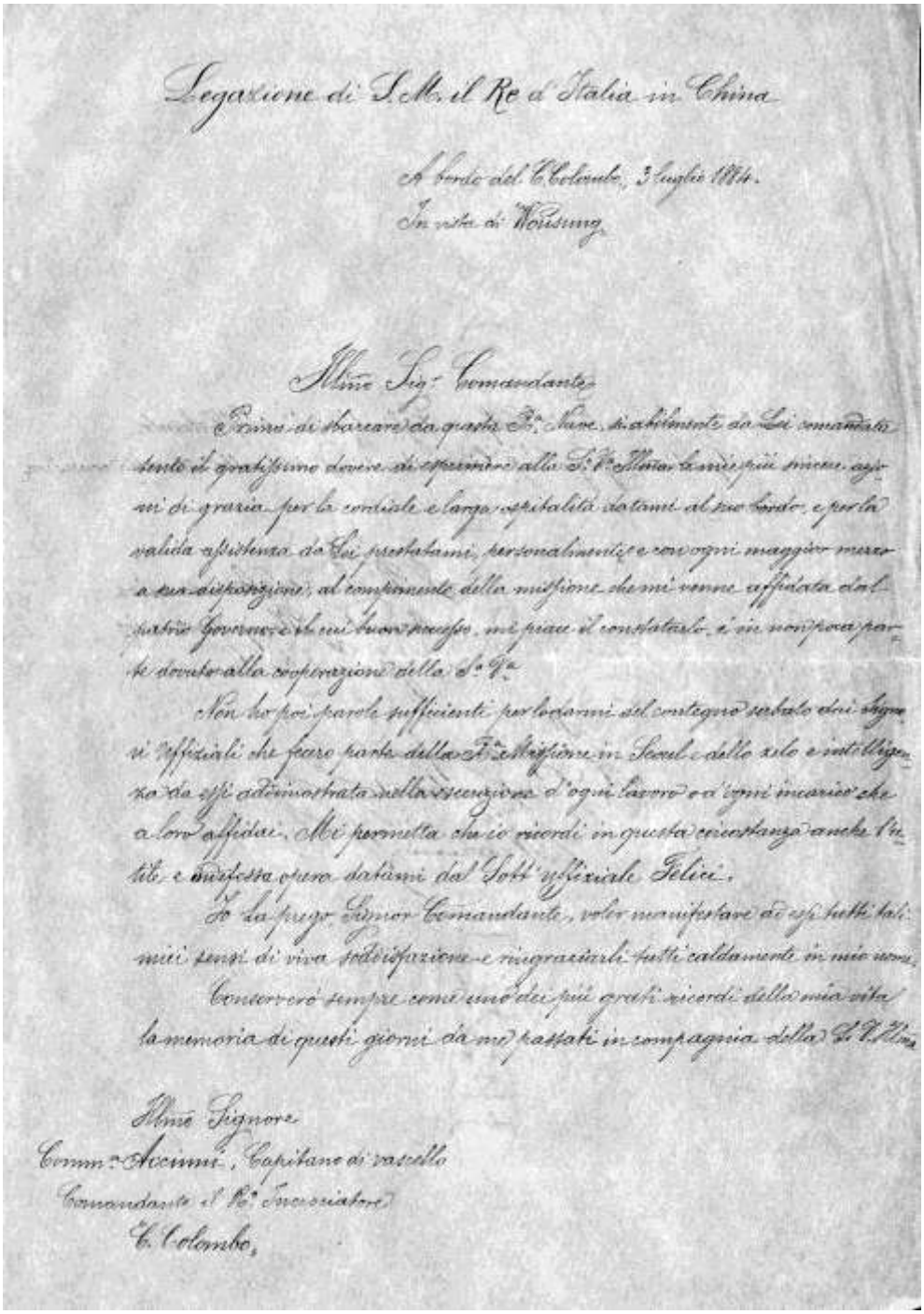


L'incrociatore avviso *Cristoforo Colombo*.

Questi chiese informazioni sulla salute del re d'Italia, scambiò con il plenipotenziario frasi di simpatia e compiacimento per le nuove relazioni, s'intrattenne con il comandante Accinni e si fece presentare gli ufficiali. Prima di accomiatarsi comunicò di aver decretato di creare due ordini cavallereschi.

Il 30 la nave partì e portò a Shanghai il regio ministro.
Successivamente, il comandante Accinni riportò le sue impressioni in un articolo pubblicato nella *Rivista Marittima* dell'ottobre 1884 ("Impressioni in una gita in Corea nel giugno 1884"). In esso elencò anche le merci di esportazione dalla Corea (radice di Ginseng, corna di cervo, adoperate come medicina, le carte, le pellicce), le merci d'importazione (prodotti cinesi: medicine, libri, seterie, metalli; prodotti europei, via Cina: stoffe di panno, cotonine ordinarie, vetrerie). Riportò anche le notizie statistiche sulle importazioni e le esportazioni delle dogane (in funzione dal 3 novembre 1883) dei tre porti aperti. Riferì anche sulle potenziali risorse del Paese e sull'organizzazione militare.

Sulla via del ritorno, in vista di Wousung, il ministro De Luca indirizzava al comandante Accinni la lettera di ringraziamento e di felicitazioni riportata di seguito.



Legazione di S.M. il Re d'Italia in China

A bordo del C. Colombo, 3 luglio 1884.
In vista di Nagasaki

Illmo Sig.r Comandante

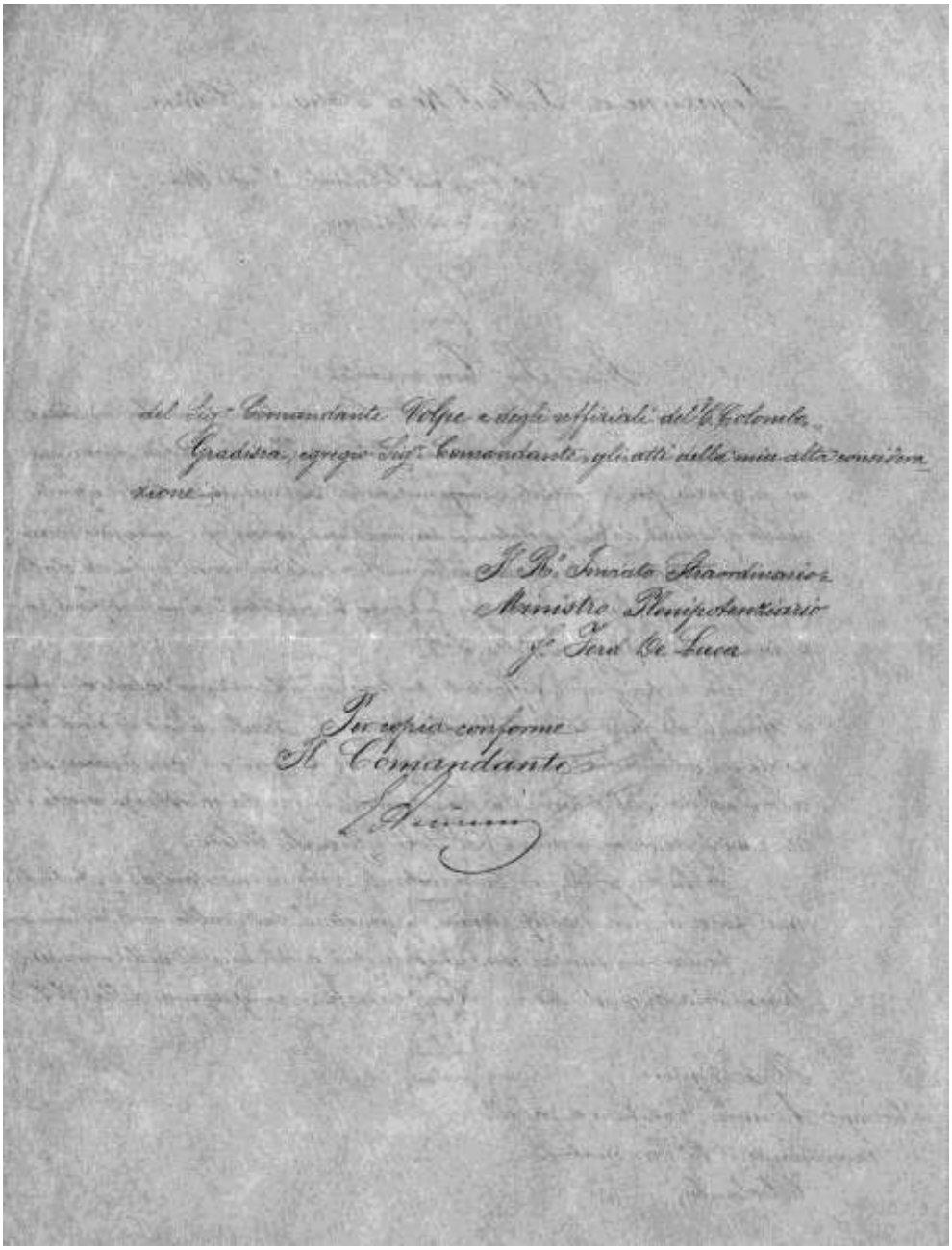
È mio dovere di staccare da questa R.a Nave, da Lei comandata, tutto il gradissimo dovere di esprimere alla S.V. Illma la mia più sincera gratitudine per la cordiale e larga ospitalità datami al suo bordo, e per la valida assistenza da Lei prestatami personalmente e con ogni maggior mezzo a sua disposizione, al compimento della missione che mi venne affidata dal nostro Governo e che mi fu causa di molto, mi piace il constatarlo, è in non poca parte dovuto alla cooperazione della S.V.

Non ho poi parole sufficienti per lodarmi del contegno corretto dei signori Ufficiali che fecero parte della mia Missione in Seoul, dello zelo e intelligenza da essi addimostrata nella esecuzione d'ogni lavoro e d'ogni incarico che a loro affidai. Mi permetta che io ricordi in questa circostanza anche l'utile e gradita opera datami dal Sott.o Ufficiale Felici.

Le da prego Signor Comandante, voler manifestare a essi tutti i miei sensi di viva soddisfazione e ringraziarli tutti caldamente in mio nome.

Conserverò sempre come uno dei più grati ricordi della mia vita la memoria di questi giorni da me passati in compagnia della S.V. Illma

Illmo Signore
Comm.re Accinni, Capitano di vascello
Comandante il R.o Incrociatore
C. Colombo.



Lettera indirizzata dal ministro plenipotenziario Ferdinando De Luca al capitano di vascello Enrico Accinni il 3 luglio 1884 a bordo del *Cristoforo Colombo*.

Il trattato fu presentato in Parlamento, per la ratifica, il 15 gennaio 1885. Il limite per lo scambio delle ratifiche era di un anno, ma non essendo pervenuta, entro tale limite, quella dell'Italia, il *Colombo* con Accinni fu mandato in Corea per chiedere e ottenere una proroga. La nave giunse a Chemulpo il 3 luglio. Il comandante Accinni, assieme a quattro ufficiali, raggiunse, il 7, Seul, incontrò il re e ottenne la proroga richiesta. Il 12 la delegazione lasciò Seul, e il 13 ripartì giungendo a Shanghai il 17.

L'incarico di portare la ratifica del trattato a Seul fu dato al comandante della nave da guerra di 3ª classe *Rapido*, capitano di fregata Federico Cravosio. A Shanghai sulla nave imbarcò il principe Min, fratello della regina di Corea, insieme al suo seguito, e il 12 luglio la nave lasciò la città. La navigazione fu ostacolata dalla nebbia e dal mare grosso, tanto che due notti furono passate a ridosso, una delle isole Osci-to e l'altra sotto l'Isola Lunga, nelle Clifford. Il 17 la nave giunse a Chemulpo, e fu informata che sia in tale porto, sia a Seul serpeggiava il colera. Il comandante ridusse al minimo la consistenza della missione che doveva seguirlo nella capitale.

Il 20 il comandante con tre ufficiali, gli interpreti italiani e cinesi, portati da Shanghai, con la scorta di sottufficiali, sottocapi e marinai, partì per Seul con otto lettighe, cavalli e muli. Dopo un viaggio faticoso la comitiva raggiunse la città la sera, ricevuta dal presidente e dal vice presidente del consiglio degli Affari Esteri. Dopo lo scambio delle ratifiche del trattato (scritto in italiano, coreano e inglese), il 26 luglio il comandante fu ricevuto dal re: essendo latore di una lettera del sovrano d'Italia, ebbe l'onore di entrare nel Palazzo passando per la Grande Porta Centrale.

Il re espresse il desiderio di avere presto un rappresentante d'Italia nella capitale, consegnò, quindi, una risposta autografa per il re. Subito dopo il comandante Cravosio incontrò il principe ereditario. Il 28 il comandante lasciò la capitale, e rientrò a Chemulpo. Continuando l'epidemia, con numerosi morti, il 30 la nave partì per Nagasaki.

Nel 1891 la cannoniera *Volturno*, al comando del capitano di fregata Carlo Roych, si recò a Ce-fu (Cina) dove imbarcò il r. ministro in Cina, commendatore Alberto Pansa, che si recava in Corea per presentare a quel sovrano le lettere credenziali che lo accreditavano anche in quel paese. Partita il 2 giugno, la nave giunse il giorno successivo a Chemulpo, e il ministro, con il comandante e due ufficiali, si portò a Seul. La delegazione fu ricevuta dal re e tornò a bordo dopo una settimana. La nave partì il 12 per Ta-ku, dove il ministro fu sbarcato il 14 giugno.

Il comandante Roych, già sofferente, dopo le fatiche della trasferta in Corea, si aggravò, e il 5 luglio morì a Shanghai.

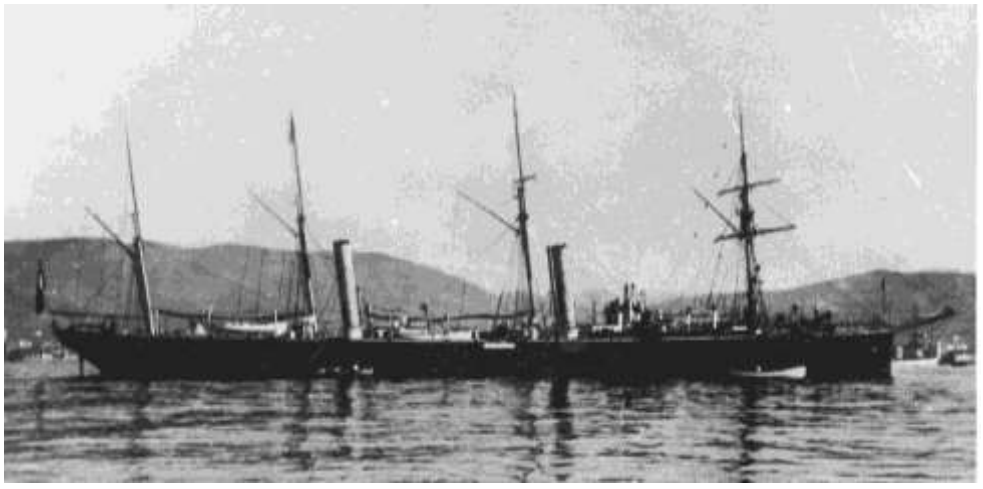
Attività nel nuovo secolo

In ottobre del 1899 l'ariete torpediniere *Elba* (capitano di fregata Olinto Cecconi) effettuò soste nell'isola Beaufort (il 15 e dal 22 al 24) e a Port Hamilton[3] (dal 20 al 22, dal 25 al 27 e dal 28 al 30) per effettuare rilievi dei fondali che non risultavano conformi a quanto riportato sulle carte nautiche, affrontando anche un forte tifone.

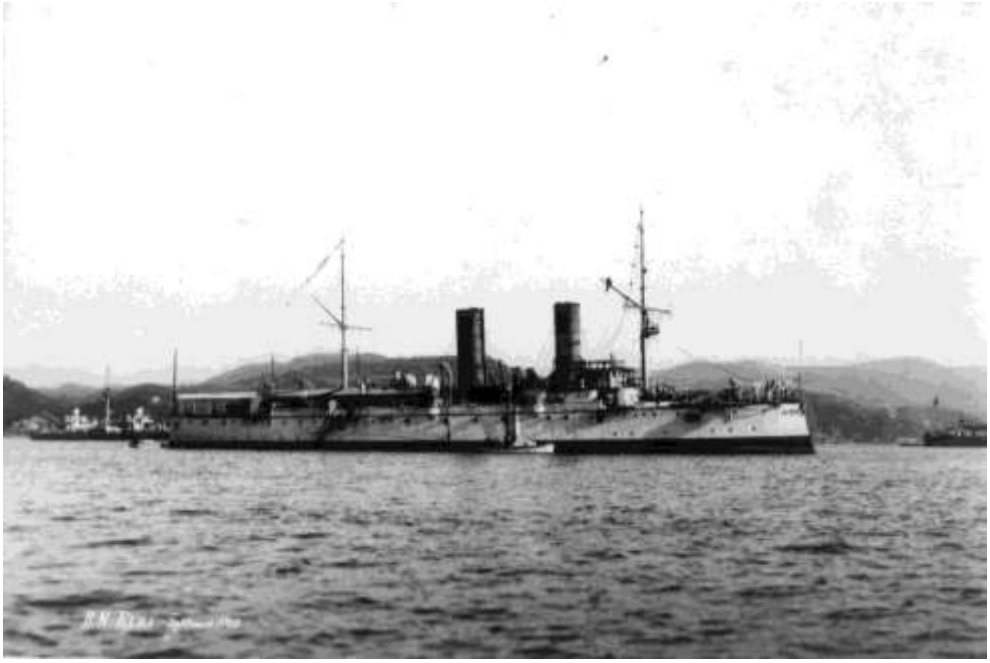
Verso la fine del secolo la situazione internazionale peggiorò per la politica espansionistica di alcune nazioni. In Cina scoppiò la Rivolta dei Boxers che richiese l'invio di forti contingenti militari. L'Italia costituì la Divisione Navale Oceanica in Estremo Oriente, agli ordini dell'ammiraglio Candiani. Dopo dieci anni le navi militari italiane ripresero le loro visite in acque coreane. Nel 1901 si susseguirono l'incrociatore corazzato *Vettor Pisani*, gli arieti torpediniere *Vesuvio* e *Fieramosca.*

Il ministero degli Esteri, non disponendo di sufficiente personale, inviò in alcune sedi personale della Marina che avesse già conoscenze della situazione locale. Una di questa fu Seul. Il 21 ottobre 1901 l'ariete torpediniere *Elba* sbarcò a Chemulpo il sottotenente di vascello Ugo Francesetti di Malgrà, munito di patente di console e reggente della legazione d'Italia a Seul, col rango di ministro plenipotenziario.

La nave da guerra di 3ª classe, ex avviso, *Rapido*.



(3) Port Hamilton è nota anche come Kyobun.

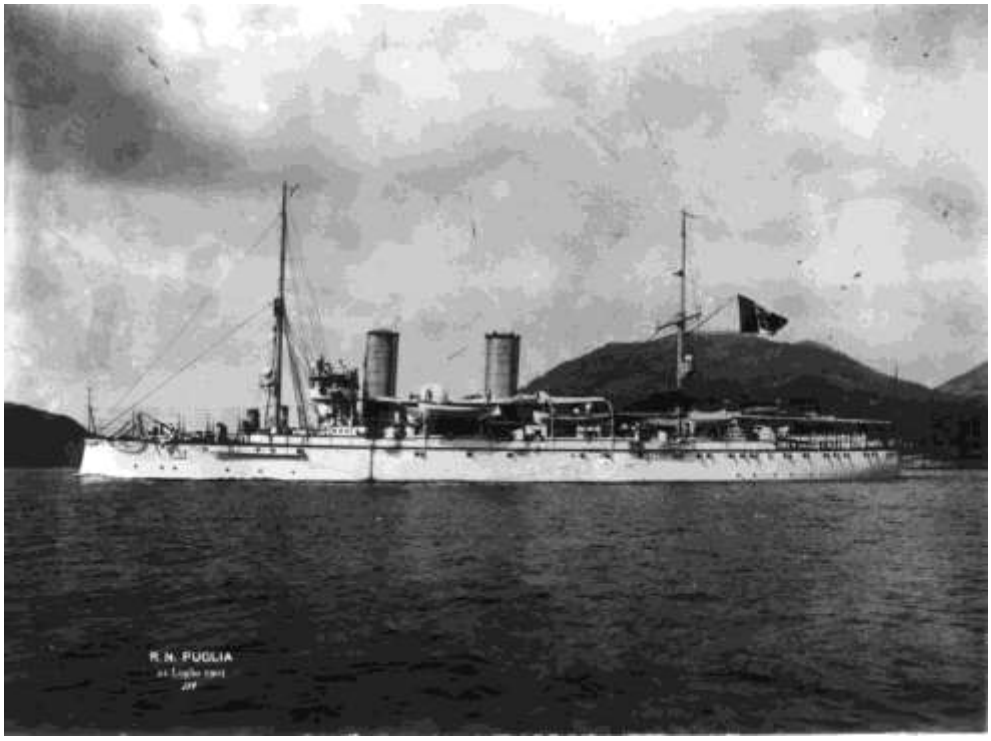


Gli ariete torpediniere *Vesuvio* (*sopra*) ed *Elba* (*sotto*).

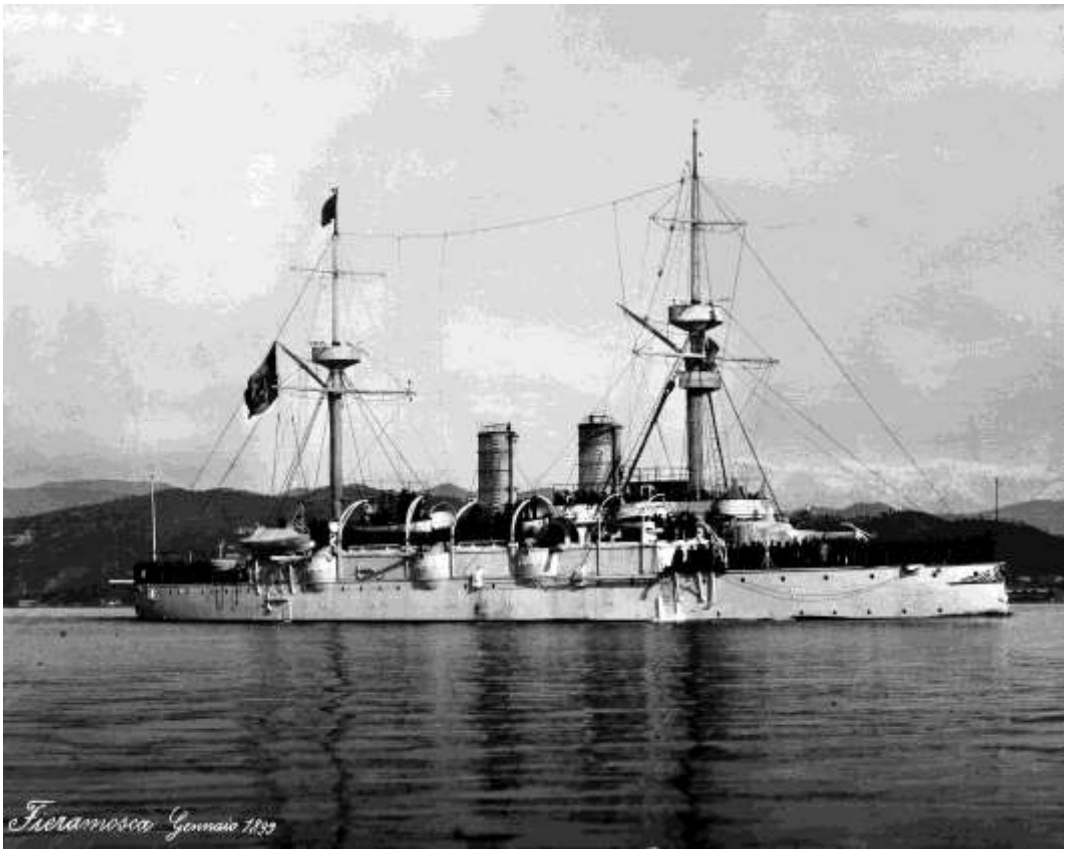
Ugo Francesetti era giunto in Cina, a Taku, con l'ariete torpediniere *Stromboli*, nell'agosto 1900. La nave visitò anche il porto di Masampo.

Dal 1° al 10 luglio 1902 l'ariete torpediniere *Puglia*, al comando del capitano di vascello Andrea Canale, si recò a Chemulpo per appoggiare la legazione per una vertenza sorta fra il governo coreano e un cittadino italiano. Francesetti ottenne, abilmente, una soluzione favorevole. Il 6 luglio, a Seul, l'imperatore concesse udienza al comandante della nave. Seguì un banchetto per gli ufficiali italiani offerto dal governo. Visita e banchetto furono restituiti a bordo. La stessa nave sostò a Gensan dal 26 al 29 settembre.

Dopo una crociera in Giappone, l'ariete corazzato *Marco Polo* (capitano di vascello Paolo Botti), con a bordo l'ammiraglio Luigi Palumbo, toccò, in agosto, i porti coreani (Gensan, 8-9, Masampo 10-14, Chemulpo 16-26). Da quest'ultimo porto l'ammiraglio si recò a Seul insieme a una rappresentanza di ufficiali, ricevuto dall'imperatore con grande sfoggio di onori.

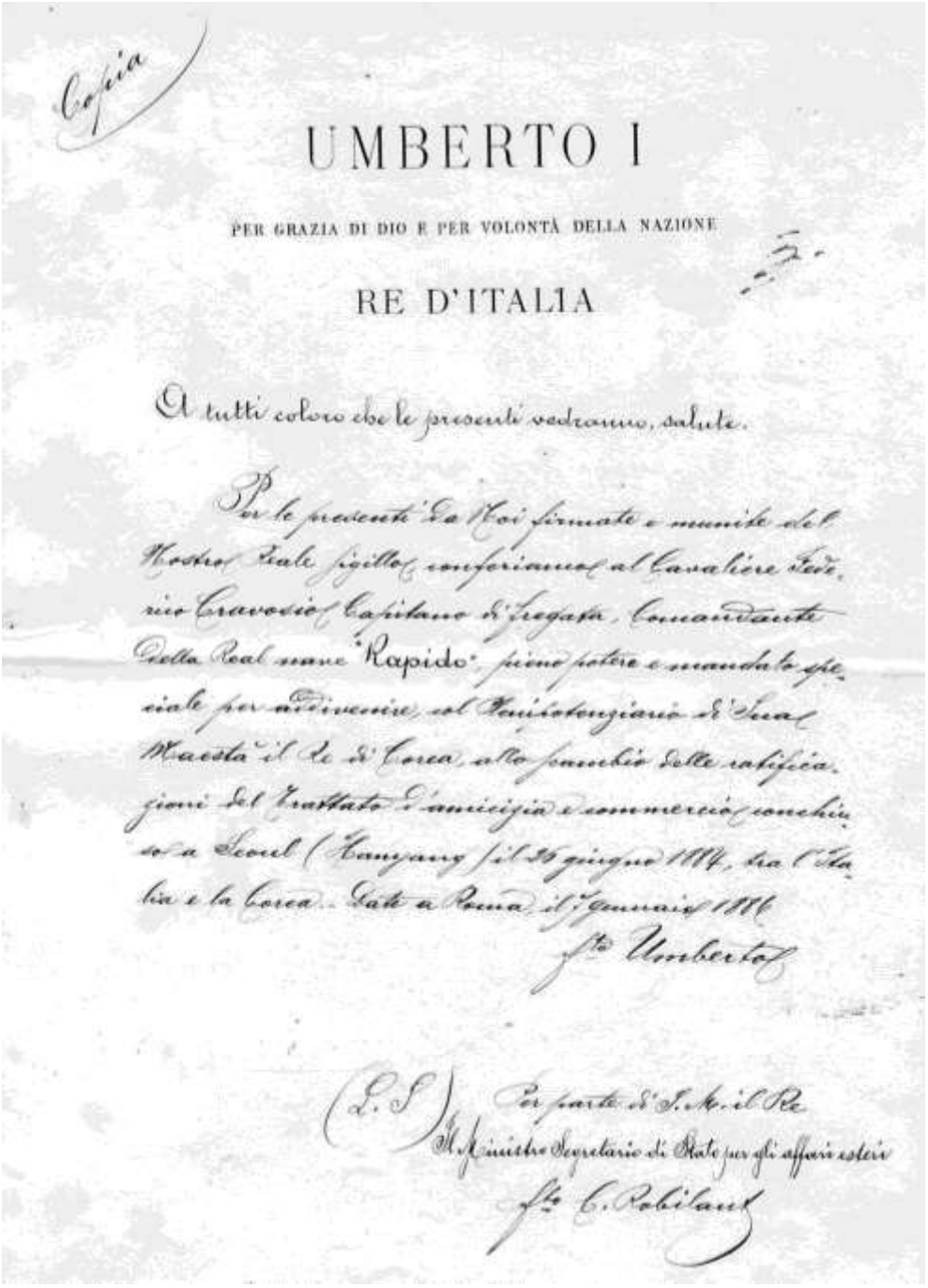


L'ariete torpediniere *Puglia*.



L'ariete torpediniere *Fieramosca*.

Nella pagina seguente: **Lettera di credenziali di S.M. il re Umberto I al capitano di fregata Federico Cravosio per la ratifica del Trattato di Commercio e Amicizia.**



Copia

UMBERTO I

PER GRAZIA DI DIO E PER VOLONTÀ DELLA NAZIONE

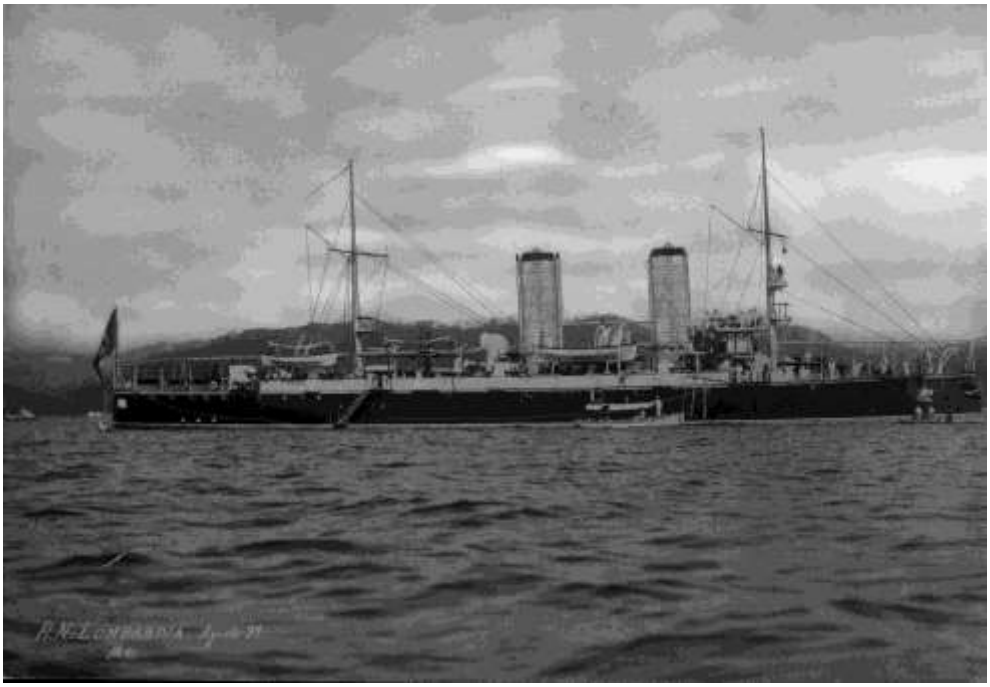
RE D'ITALIA

A tutti coloro che le presenti vedranno, salute.

Per le presenti Da Noi firmate e munite del Nostro Reale sigillo conferiamo al Cavaliere Ferdinando Cravosio, Capitano di Fregata, Comandante della Real nave "Rapido" pieno potere e mandato speciale per avvenire col Plenipotenziario di Sua Maestà il Re di Corea, allo scambio delle ratificazioni del Trattato d'amicizia e commercio conchiuso a Seoul (Hanyang) il 26 giugno 1884, tra l'Italia e la Corea. Dato a Roma il 1° Gennaio 1886

f.to Umberto

(L. S.) Per parte di S. M. il Re
Il Ministro Segretario di Stato per gli affari esteri
f.to C. Robilant



L'ariete torpediniere *Lombardia*. Agosto 1897.

L'ariete torpediniere *Lombardia* (capitano di vascello Giovanni Boet) ebbe ordine di effettuare una ricognizione delle coste della Corea. Dal 9 al 15 settembre fu a Masampo, quindi, dopo una sosta in Giappone, toccò Gensan (24-26 settembre), Fusan (2-4 ottobre), Chemulpo (11-17 ottobre).

Il 10 ottobre, a soli 25 anni, Francesetti morì a Seul, per febbri tifoidee (all'atto della morte fu promosso tenente di vascello). Il comandante Boet dispose la sua temporanea sostituzione con il tenente di vascello Carlo Fecia di Cossato.

Per non depauperare ulteriormente il *Lombardia* di ufficiali, la nave toccò di nuovo Chemulpo, dal 4 al 9 novembre.

Fecia di Cossato fu rilevato dal tenente di vascello Carlo Innocenzo Luca Rossetti, che resse il consolato dal 6 novembre 1902 al 15 maggio 1903.

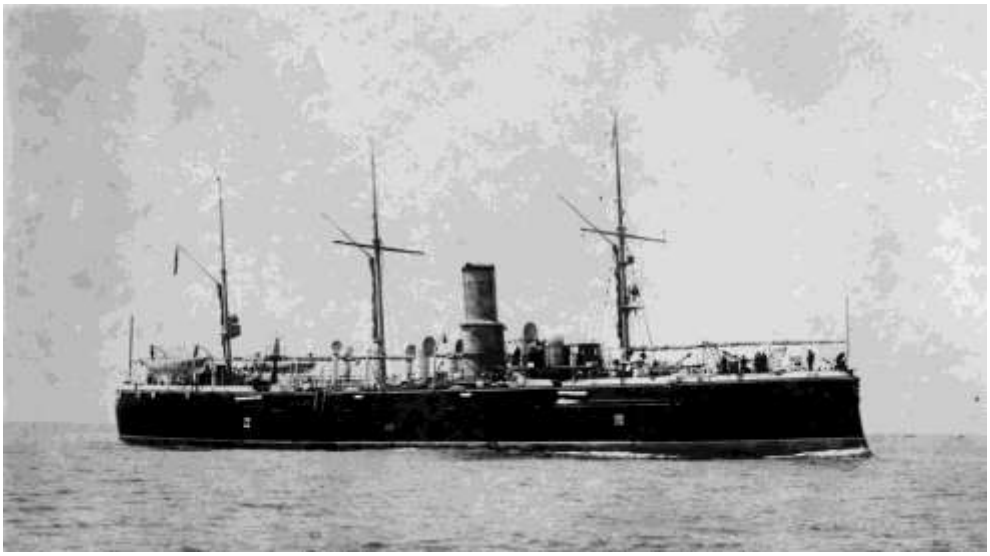
L'ariete torpediniere *Marco Polo*.

In una terza sosta, fra il 20 e il 23 dicembre, il *Lombardia* imbarcò la salma di Francesetti, portandola a Shanghai, dove fu imbarcata sul *Marco Polo* che rientrava in Italia.

Nel 1903 l'ariete torpediniere *Calabria* (capitano di fregata Francesco Castiglia) imbarcò a Shanghai il regio ministro Attilio Monaco, portandolo, il 28 aprile, a Chemulpo, per la sostituzione del tenente di vascello Rossetti.(4) La nave ripartì il 5 maggio.

Il capitano di vascello Roberto Calì, nell'ottobre del 1903, fu nominato comandante superiore in Estremo Oriente, quando l'ammiraglio Mirabello fu designato ministro della Marina.

(4) Carlo Innocenzo Luca Rossetti resse il consolato dal 6 novembre 1902 al 15 maggio 1903. Successivamente Rossetti fu, dal 10 febbraio 1904, a disposizione del ministero degli Esteri, Ufficio Coloniale. Fu quindi delegato a rappresentare il ministero degli Esteri al congresso coloniale tenutosi ad Asmara dal 23 settembre al 25 ottobre 1905.



L'ariete torpediniere *Calabria*.

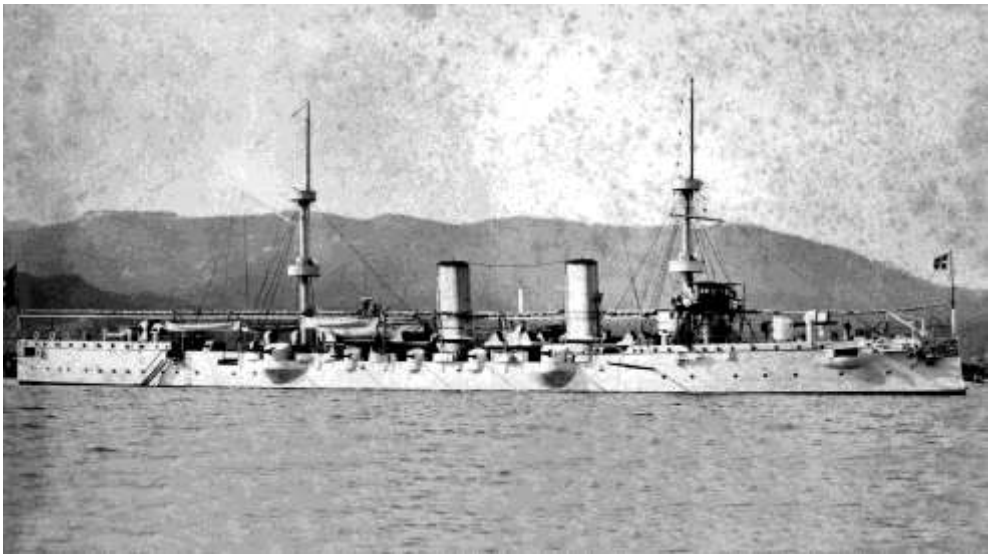
Con la sua nave, l'incrociatore corazzato *Vettor Pisani* e con l'ariete torpediniere *Piemonte* (capitano di fregata Filippo Ducarne) effettuò una visita a Chemulpo dal 26 novembre al 9 dicembre. Il comandante Calì incontrò a Seul il ministro Monaco e fu ricevuto dall'imperatore.(5)

Tutte le notizie raccolte confermavano la possibilità di un'imminente guerra fra il Giappone e la Russia. Il comandante Calì inviò a Chemulpo l'ariete torpediniere *Elba* (capitano di fregata Raffaele Borea Ricci), che giunse il 7 gennaio 1904. Il 9 il comandante della nave, a similitudine di quanto fatto da navi di altre Marine, inviò a Seul un distaccamento di 20 marinai, agli ordini del tenente di vascello Francesco Bertonelli, per la protezione della legazione. Nonostante le previsioni, fino a febbraio non successe niente. A Chemulpo erano presenti navi di varie nazioni, fra cui l'incrociatore giapponese *Chiyoda* e due navi russe (l'incrociatore *Variag* e la vecchia cannoniera *Koreetz*).

Le ostilità furono iniziate dai giapponesi senza una formale dichiarazione di guerra, proprio a Chemulpo, l'8 febbraio 1904. Su di essa riferì il comandante dell'*Elba* che, con altre unità, raccolse molti dei feriti russi.(6)

(5) Il racconto della visita è riportato alle p. 125 e 126 del vol. III della *Storia delle Campagne Oceaniche della Regia Marina*, edito dall'Ufficio Storico.

(6) Resoconto contenuto nel suddetto vol. III delle *Campagne* ..., cit., p. 127-131.



L'ariete torpediniere *Piemonte*.

Fu dato ordine all'ariete torpediniere *Piemonte*, che si trovava a Shanghai, di portarsi a Chemulpo, dove giunse il 23 febbraio. Appena giunto inviò propri uomini a sostituire il distaccamento a Seul. L'*Elba* partì il 25 giungendo a Hong Kong il 29, sbarcandovi i feriti e i rifugiati russi che aveva a bordo. Dopo una lunga sosta l'*Elba* ripartì, via Wu-sung e Ching-uan-tao, giungendo di nuovo a Chemulpo il 5 aprile per rilevarvi il *Piemonte*. Ad agosto il distaccamento a Seul fu ridotto a un ufficiale e 6 marinai.(7)

Diminuite le tensioni, a partire dal 1905, la Corea fu visitata, più o meno una volta all'anno, da navi da guerra italiane stazionarie in Cina. Nel 1910 le ultime due visite furono del *Calabria* e del *Libia*.

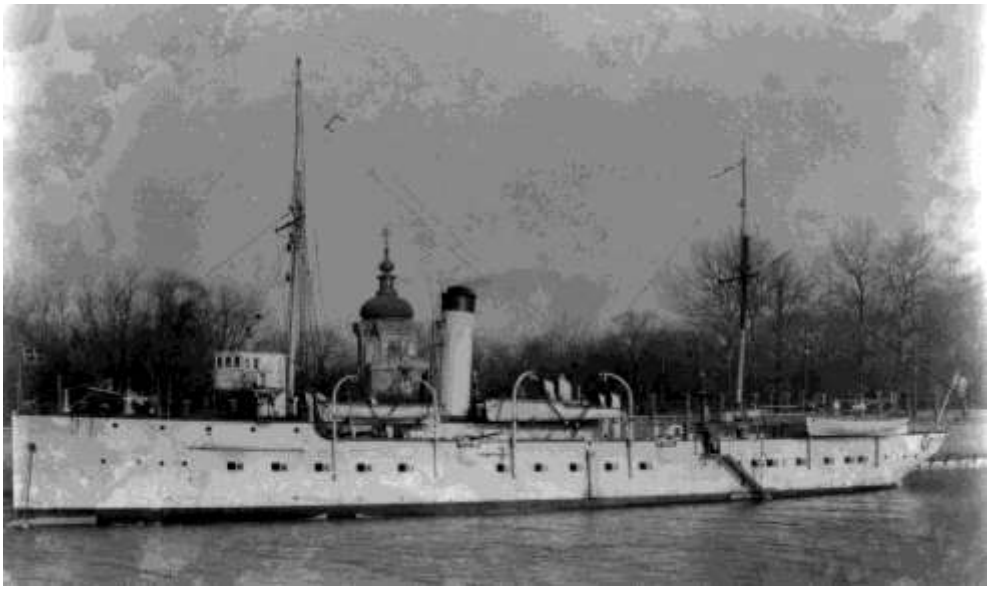
Seguì una lunga pausa, e le visite ripresero solo nel 1923 e nel 1924, sempre con le suddette navi.

Fino all'inizio della seconda guerra mondiale, le visite, in genere a Dairen, furono effettuate dalle navi di stanza a Shanghai (*Caboto*, *Lepanto*), integrate dalle visite di un incrociatore in crociera in Estremo Oriente (*Libia*, *Quarto*, *Raimondo Montecuccoli*, *Bartolomeo Colleoni*).

(7) L'appendice al capitolo V del vol. III, cit., riporta i "particolari sugli avvenimenti svoltisi nelle acque di Chemulpo nei Giorni 8 e 9 febbraio 1904", p. 142-146.

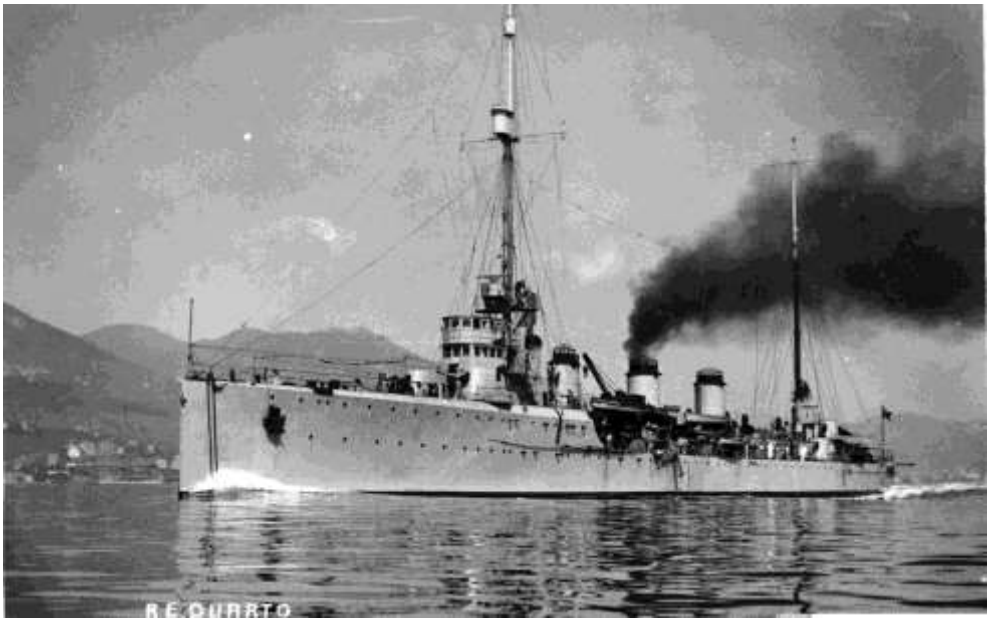
L'esploratore *Libia* in Cina.

1927. Il posamine *Lepanto* a Shangai.



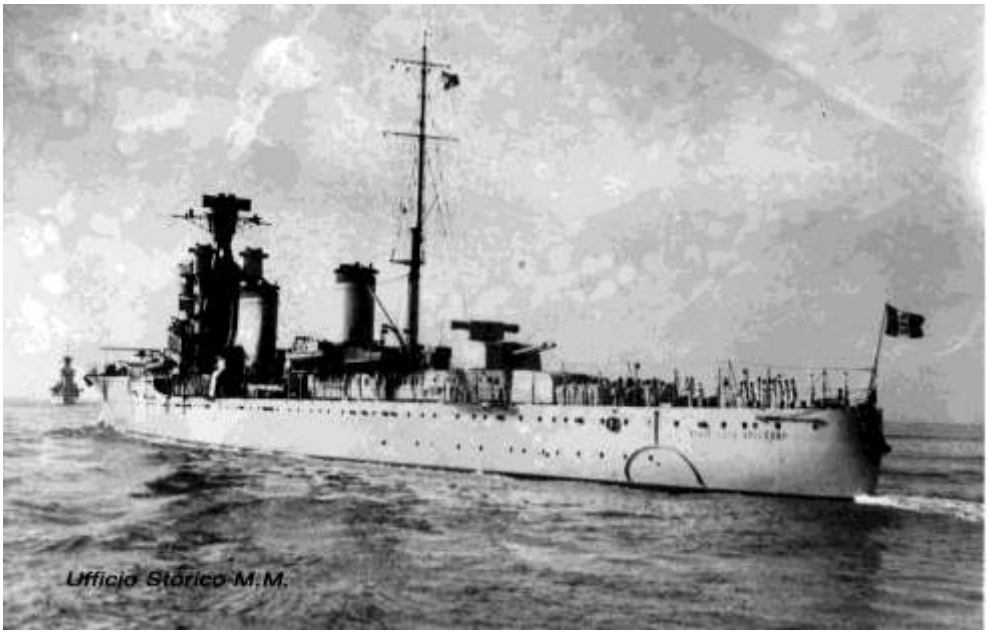
La cannoniera *Sebastiano Caboto*.

L'incrociatore leggero *Raimondo Montecuccoli*.



1911. Il regio esploratore *Quarto*.

L'incrociatore leggero *Bartolomeo Colleoni*.



RIASSUNTO CRONOLOGICO DELLE VISITE

ANNO	NAVE	COMANDANTE	PORTO	NOTE
1880	Corvetta ***Vettor Pisani***	cap. freg. S.A.R. Tomaso di Savoia, duca di Genova	Fusan	1-8 agosto
			Porto Lazareff	9-15 agosto
			Ghenzan	15-18 agosto
1884	Incrociatore ***Cristoforo Colombo***	cap. vasc. Enrico Accinni	Chemulpo	10-30 giugno.
	Con a bordo il ministro De Luca. Trattato di amicizia e di commercio.			
	Rivista Marittima, ottobre 1884, "Impressioni di una gita in Corea", (p. 41-49)			
1885	Incrociatore ***Cristoforo Colombo***	cap. vasc. Enrico Accinni	Chemulpo	3-13 luglio
	Richiede proroga per la ratifica; accordata. Il re riceve il comandante			
1886	Avviso ***Rapido***	cap. freg. Federico Cravosio	Chemulpo	17-30 luglio
Trasporta il principe Min, fratello della regina di Corea, con il seguito, imbarcano a Shanghai. Il comandante si reca a Seul, ricevuto dal presidente e vice presidente del Consiglio degli Affari Esteri, scambia le ratifiche del trattato in tre lingue (italiana, coreana e inglese), portando una lettera del re d'Italia, è ricevuto, a Palazzo Reale, entrando per la porta centrale, dal re.				
1891	Cannoniera ***Volturno***	cap. freg. Carlo Roych	Chemulpo	3-12 giugno
Imbarca a Ce-fu il r. ministro in Cina, Pansa; che deve presentare le credenziali per l'accreditamento in Corea. Ricevuti dal re. Il ministro, che viene riportato in Cina, a Taku, dove sbarca il 14. Il comandante Roych muore a Shanghai il 5 luglio				
1899	Ariete torpediniere ***Elba***	cap. freg. Olinto Cecconi	Isola Beaufort	15 ottobre
			Port Hamilton	20-22 ottobre
			Beaufort	22-24 ottobre

			Port Hamilton	25-30 ottobre
1901	Incrociatore ***Vettor Pisani***	cap. vasc. Onorio De Filippi	Masampo	19-24 luglio
			Port Hamilton	24-27 luglio
	Ariete torpediniere ***Elba***	cap. freg. Giuseppe Casella	Port Hamilton	24-26 settembre
	Incrociatore ***Vettor Pisani***		Gensan	24-27 ottobre
	Ariete torpediniere ***Vesuvio***	cap. vasc. Ermenegildo Zeri	Chemulpo	21 ottobre 4 novembre
Porta a Seul il sottotenente di vascello Ugo Francesetti di Malgrà, giunto in Cina, a Taku, con l'ariete torpediniere *Stromboli*, nell'agosto 1900. Francesetti è munito di patente di console e reggente della Legazione d'Italia a Seul, col rango di ministro plenipotenziario.				
			Masampo	4-5 novembre
	Incrociatore ***Fieramosca***	cap. vasc. Carlo Negri	Gensan	24-27 ottobre
	Con a bordo l'ammiraglio Camillo Candiani, visita alla concessione giapponese			
1902	Ariete torpediniere ***Lombardia***	cap. vasc. Giovanni Boet	Port Hamilton	24-28 maggio
	Ariete torpediniere ***Puglia***	cap. vasc. Andrea Canale	Chemulpo	1-4 luglio
	Per appoggiare la Legazione italiana a Seul per una vertenza sorta fra il governo coreano e un cittadino italiano Francesetti ottenne, abilmente, una soluzione favorevole. Il 6 luglio udienza a Seul dell'imperatore al comandante, seguita da banchetto per gli ufficiali italiani offerto dal governo. Restituzione della visita e del banchetto a bordo.			
			Mihara	7-8 agosto
			Gensan	26-29 settembre
	Ariete torpediniere ***Marco Polo***	cap. vasc. Paolo Botti	Gensan	8-9 agosto
			Masampo	10-14 agosto

			Chemulpo	16-26 agosto
	Con a bordo il contrammiraglio Luigi Palumbo, che si reca a Seul insieme a una rappresentanza di ufficiali, ricevuto dall'imperatore con grande sfoggio di onori.			
	Ariete torpediniere ***Lombardia***		Port Hamilton	24-29 agosto
			Masampo	9-15 settembre
		Ricognizione delle coste della Corea		
			Gensan	24-26 settembre
			Fusan	2-4 ottobre
			Chemulpo	11-17 ottobre
	Muore a Seul, per febbri tifoidee, Francesetti. Il comandante Boet dispone la sua temporanea sostituzione con il tenente di vascello Carlo Fecia di Cossato.			
			Chemulpo	4-9 novembre
	Per non depauperare ulteriormente il *Lombardia* di ufficiali, Fecia di Cossato è rilevato dal tenente di vascello Carlo Innocenzo Luca Rossetti, che regge il consolato dal 6 novembre 1902 al 15 maggio 1903.			
			Chemulpo	20-23 dicembre
	Imbarca la salma di Francesetti e la porta a Shanghai. Da qui viene portata in Italia dal *Marco Polo*.			
1903	Ariete torpediniere ***Calabria***	cap. freg. Francesco Castiglia	Chemulpo	28 aprile-5 maggio
			Dalny	27 luglio
			Chemulpo	28 luglio-13 agosto
			Masampo	15-26 agosto
	Incrociatore corazzato ***Vettor Pisani***	cap. vasc. Roberto Calì	Masampo	21-26 agosto
	Ariete torpediniere ***Piemonte***	cap. freg. Filippo Baggio Ducarne	Masampo	21-26 agosto

			Masampo	28 agosto-5 settembre
	Riunione delle unità rimaste della Forza Navale Oceanica in Estremo Oriente, con passaggio in rivista da parte del comandante in capo.			
	Ariete torpediniere ***Elba***	cap. freg. Raffaele Borea Ricci	Chemulpo	21 ottobre-4 novembre
	Incrociatore corazzato ***Vettor Pisani***		Fusan	27 settembre
	Ariete torpediniere ***Piemonte***		Fusan	27 settembre
	Incrociatore corazzato ***Vettor Pisani***		Chemulpo	29 settembre-2 ottobre
	Ariete torpediniere ***Piemonte***		Chemulpo	29 settembre-2 ottobre
	Incrociatore corazzato ***Vettor Pisani***		Chemulpo	26 novembre-9 dicembre
	Ariete torpediniere ***Piemonte***		Chemulpo	26 novembre-9 dicembre
1904	Ariete torpediniere ***Elba***	cap. freg.Ulrico Borea Ricci	Chemulpo	7 gennaio-25 febbraio
	Assiste allo scontro navale di Chemulpo dell'8 e 9 febbraio 1904 (guerra russo-giapponese), affondamento del *Variag*. (Relazione dell'*Elba*.)			
	Ariete torpediniere ***Piemonte***		Masampo	23 febbraio-4 aprile
	Ariete torpediniere ***Elba***		Chemulpo	3-23 aprile
	Incrociatore ***Puglia***	cap. freg. Ulrico Pescetto	Chemulpo	23 aprile-2 agosto
	Assume il comando della Stazione e sostituisce con un suo distaccamento a Seul quello dell'*Elba*. Alla partenza lascia presso la R. Legazione un ufficiale e 6 marinai.			
	Ariete torpediniere ***Elba***		Chemulpo	1-2 agosto

	Ariete corazzato ***Marco Polo***	cap. vasc. Costantino Verde	Chemulpo	8-18 settembre
		Scoppio a bordo		
	Incrociatore ***Puglia***		Chemulpo	8 settembre-19 ottobre
	Ariete corazzato ***Marco Polo***		Chemulpo	18-20 ottobre
	Incrociatore ***Puglia***		Chemulpo	10-11 novembre
1905	Ariete corazzato ***Marco Polo***		Chemulpo	5-10 ottobre
1906	Ariete corazzato ***Marco Polo***		Port Hamilton	31 luglio-3 agosto
			Masampo Fusan Chemupo Dalny	3-5 agosto 5-6 agosto 17-22 nov. 23-26 nov.
1907	Ariete torpediniere ***Vesuvio***	cap.vasc. Eugenio Bollati	Dalny	16-20 luglio
			Gubbling Island Chemulpo Masampo Fusan	21-22 luglio 22-26 luglio 28-30 luglio 30 luglio-6 agosto
1908	Ariete torpediniere ***Calabria***	cap. vasc. Ernesto Rubin de Cervin	Masampo	18-20 luglio
1909	Incrociatore ***Puglia***	cap. freg. Lorenzo Cusani	Chemulpo	5-11 agosto
1910	Ariete torpediniere ***Calabria***	cap. freg. Mario Casanuova Jerserinch	Chemulpo	22-28 luglio
	Esploratore ***Libia***	cap. vasc. Ernesto Burzagli	Dairen	16-21 giugno

1923	Ariete torpediniere ***Calabria***	cap. vasc. Gustavo Caccia	Dairen	30 giugno-3 luglio
	Ariete torpediniere ***Calabria***		Dairen	31 luglio-15 agosto
1924	Esploratore ***Libia***	cap. vasc. Italo Moreno	Dairen	13-18 novembre
1926	Cannoniera ***Sebastiano Caboto***	cap. corv. Ugo Rossetti	Dairen per bacino	15-16 settembre
Cannoniera ***Sebastiano Caboto***				
1928	Esploratore ***Libia***	cap. vasc. Luigi Miraglia	Dairen	26 giugno-2 luglio per rifornimenti
1929	Cannoniera ***Caboto***	cap. corv. Giuseppe Bestagno	Dairen	2-7 settembre
	A disposizione del ministro italiano in Cina che, ultimata una visita in Manciuria, deve rientrare a Pechino. Sbarca a Tang-ku, l'8 settembre.			
1931	Esploratore ***Libia***	cap. vasc. Guido del Greco	Dairen	21-27 luglio in crociera di istruzione
1932	Esploratore ***Libia***	cap. vasc. Guido Bacci	Dairen	2-7 agosto
	Cannoniera ***Caboto***	cap. vasc. Giuseppe Altaviti	Dairen	11-14 settembre
1933	Incrociatore ***Quarto***	cap. vasc. Amilcare Cesarano	Dairen	18-24 agosto
	Cannoniera ***Caboto***	cap. corv. Giovanni Viansino	Dairen	16-18 ottobre
	Posamine ***Lepanto***	cap. freg. Priamo Leonardi	Dairen	9-15 settembre
1935	Posamine ***Lepanto***	cap. freg. Priamo Leonardi	Chemulpo	7-12 giugno
	Posamine ***Lepanto***	cap. freg. Priamo Leonardi	Dairen	9-15 settembre
	Incrociatore ***Quarto***	cap. vasc. Bruno Brivonesi	Dairen	13-20 giugno
1937	Posamine ***Lepanto***	cap. freg. Vittorio Bacigalupo	Dairen	11-13 agosto
1938	Incrociatore ***R. Montecuccoli***	cap. vasc. Alberto Da Zara	Chemulpo	9-14 agosto

			Dairen (Manciukuò)	17-18 agosto
1939	Incrociatore ***Colleoni***	cap. vasc. Gaetano Catalano Gonzaga di Cirella	Dairen	16-19 luglio
			Dairen	10-11 agosto
			Dairen	17 agosto-13 sett.
	Posamine ***Lepanto***	cap. corv. Francesco Camicia	Dairen	18 agosto-20 settembre
Le navi risentirono del clima ostile generato dalla conclusione del patto Ribbentrop (Germania)-Molotov (Urss), visto in funzione anti-giapponese. Le navi non furono mai rifornite di acqua. Il 1° settembre, con l'invasione dapprima tedesca e, pochi giorni dopo, sovietica della Polonia ebbe inizio la seconda guerra mondiale.				

I "NAVIGATORI". UOMINI E NAVI

STÉPHAN JULES BUCHET

Uomini verso l'ignoto

A partire dal secolo XIII, e più intensamente con i secoli successivi, le nazioni europee furono spinte a cercare nuove vie di comunicazione per raggiungere il lontano oriente, allo scopo di mantenere i fiorenti commerci con quella parte del mondo conosciuto. E se, all'inizio, si trattò di sporadiche iniziative "personali", con il cadere delle posizioni cristiane in medio oriente a favore dei musulmani,[1] prima, e con l'espandersi degli Ottomani in Europa dopo la caduta dell'Impero Romano d'Oriente[2] e l'avanzare dei Mongoli dall'est, dopo, fu necessario cercare altre vie, e fu giocoforza guardare al mare, essendo quelle terrestri non più sicure.

Giungere alle Indie via mare diventò uno dei problemi maggiori per quelle potenze, come Genova e Venezia, che più stavano perdendo nei commerci, non potendo mantenere posizioni di rilievo in territori dove la sicurezza non era assicurata. Nel frattempo, le nazioni iberiche, che, secondo il pensiero dell'epoca, andando verso ovest si trovavano più "vicino" a quei paesi lontani, organizzarono spedizioni alla ricerca delle nuove rotte. Nella storia

(1) L'ultimo avamposto cristiano a cadere fu San Giovanni d'Acri, nel 1282.

(2) L'ultimo assedio di Costantinopoli, capitale dell'Impero Romano d'Oriente, avvenne nel 1453. I turchi Ottomani, guidati dal sultano Maometto II, conquistarono la città il 29 maggio, dopo circa tre mesi di combattimenti. L'ultimo imperatore, Costantino XI Paleologo, cadde in battaglia, e l'Impero Romano d'Oriente, dopo 1058 anni, cessò di esistere.

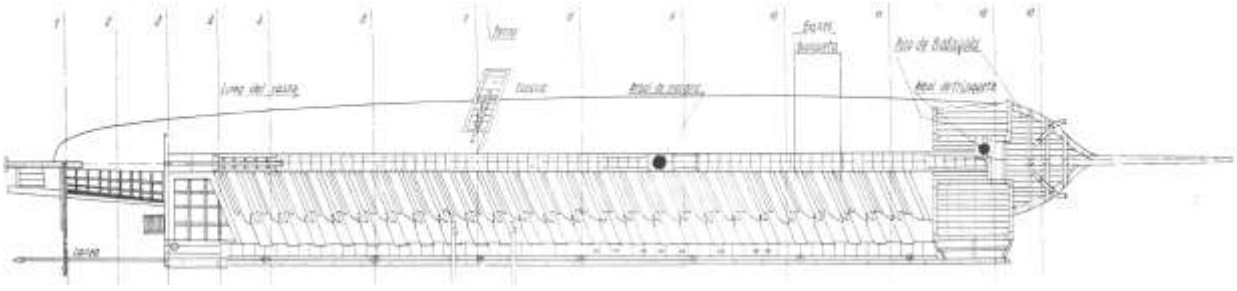
delle prime esplorazioni via mare troviamo così molti navigatori e mercanti iberici e italiani, principalmente liguri e veneziani, partire per un'avventura dalla quale, soprattutto agli inizi, non era facile ritornare.

Se in qualche caso furono i governanti a organizzare queste spedizioni, nella maggior parte dei casi furono mercanti e audaci navigatori a unirsi per raggiungere dall'Europa i paesi delle spezie e della seta.

Per trovare nuovi itinerari via mare, che fossero il costeggiare il continente africano o "l'andar per ponente", le due vie che si credeva essere quelle per raggiungere le Indie, si trattò di uscire dal Mediterraneo e, nel primo caso, di seguire le coste sconosciute dell'Africa al di là di Capo Bojador[3] o, nel secondo, di affrontare gli spazi infiniti dell'Oceano Atlantico.

Le prime iniziative

Da quello che c'è dato conoscere, la ripresa delle navigazioni oltre le Colonne d'Ercole[4] avvenne nel XIII secolo e si trattò di navigazioni compiute costeggiando il continente africano. Le spedizioni furono fatte con unità che non erano idonee ad affrontare l'Oceano; infatti, furono utilizzate le galee a remi, che avevano velatura ridotta, erano lunghe e strette, e fondamentalmente atte a navigare con mare non formato, e quindi poco adatte ad affrontare le onde lunghe dell'Atlantico.



Spaccato di galera catalana. Lunga e stretta, era poco adatta ad affrontare le onde lunghe dell'Oceano Atlantico.

(3) Il Capo Bojador è situato sulla costa settentrionale del Sahara occidentale.

(4) Nel passato si ha notizia del periplo del continente africano voluto dal faraone Nekko e compiuto dal cartaginese Annone nel 596 a.C.

Inoltre, erano prive "ancora di bussola (sarà introdotta di lì a poco), navigavano solo da marzo a ottobre e non si allontanavano troppo dalle coste".(5) A ciò si aggiunga che avevano scarse capacità di carico, oltre alla merce normale e quanto necessario per l'equipaggio, il tutto commisurato per viaggi non troppo lunghi.

Una caratteristica di queste spedizioni fu che nessuno tornò indietro per raccontarne il successo.

SCOPERTE E SCOPRITORI

"Occorre … precisare che in geografia il termine <scoperta> è quanto mai inesatto perché le terre <scoperte> sono là da sempre e perciò concerne solo la loro conoscenza da parte degli Europei: quindi il concetto è valido solo in una storiografia rigorosamente euro-centrica ed in secondo luogo, <scopritore> non è l'europeo che per primo vi ha messo piede bensì colui che, ritornato in Europa, ha per primo comunicato la novità ponendo le premesse per lo stabilirsi di rapporti continui e irreversibili."(6)

Una scelta obbligata

Nel XV secolo le vie terrestri di comunicazione e dei commerci tra occidente e oriente erano state definitivamente "messe in pericolo da una serie di sconvolgimenti politici e sociali accaduti in Asia. I Turchi ottomani, conquistata l'Anatolia, si erano spinti sul continente europeo ponendo la capitale ad Adrianopoli; i Mongoli di Tamerlano, partiti da Samarcanda, avevano invaso il Khurosan, la Persia, la Mesopotamia, la Russia meridionale, l'Indostan e la Siria. L'intera Asia era così stata sconvolta da spostamenti di popolazioni che, con la messa in pericolo delle vie carovaniere, impedivano la penetrazione sia commerciale, sia missionaria dell'Europa delle Crociate, verso le terre del lontano Oriente."(7) E quando si parla di mercanzie, non ci si riferisce solo alle spezie e alla seta ma anche a tutte quelle materie di

(5) "Gli Ulissidi dell'Atlantico". Intervento del prof. Giorgio Padoan al Centro Interuniversitario di Studi Veneti di Venezia.

(6) *Loc. cit.*

(7) M. Belliardi, "Enrico il Navigatore e le esplorazioni portoghesi del continente africano", *Rivista Marittima*, novembre 1982.

prim'ordine che erano "ormai divenute necessarie al tenore di vita europeo che stava sempre più raffinandosi".

La ricerca di nuove vie diventò quindi una necessità, ma le spedizioni andavano affrontate in modo organizzato e con nuovi mezzi. Della situazione non ne approfittarono appieno Genova e Venezia, che ancora per molti anni riusciranno a mantenere accordi commerciali favorevoli con le nuove potenze, ancorché fra mille avversità, compromessi e in tono decrescente negli anni. E, per sorte, furono navigatori genovesi e veneziani a essere chiamati dagli stati iberici che si affacciavano sull'Atlantico a concorrere allo sforzo che queste nazioni intrapresero per strappare il lucroso commercio a Genova e Venezia, che all'epoca ne detenevano il monopolio.

Il primo, forte impulso alla navigazione atlantica fu dato dal Portogallo, che aveva bisogno di cercare sul mare la propria crescita economica che non poteva avvenire sul continente, chiuso com'era dal Regno di Castiglia. E come spesso avviene le necessità e le coincidenze favorevoli s'incontrarono in un elemento che dette vita alla realizzazione dei progetti: il principe Enrico, quarto figlio del re del Portogallo Giovanni I.[8] Il principe, che passerà alla storia come Enrico il Navigatore (Henrique o Navegador), era uno "studioso e protettore di studi, che si dedicò ben presto al miglioramento dei mezzi di conoscenza scientifica, ponendosi come finalità il rendere realtà la tanto favoleggiata scoperta di quella parte dell'universo posta al di là dell'ecumene [la parte del pianeta conosciuta e abitata dall'uomo – nda] ed ancora inesplorata",[9] e al tempo stesso poteva disporre di un ingente patrimonio con cui sarebbe stato possibile coprire gli alti costi del finanziamento necessario ad intraprendere i viaggi di scoperta e le conseguenti imprese di colonizzazione.[10]

Egli riunì attorno a sé, in Algarve, il territorio di sud-ovest di cui era governatore, astronomi, cosmografi, cartografi e matematici, navigatori di provata esperienza, in particolare quelli usi a navigare lungo le coste africane atlantiche. Furono "messe a punto le prime accurate tavole della declinazione quotidiana del Sole, tavole che rendevano più facile ai naviganti, attraverso un'osservazione di altezze, stabilire la latitudine alla quale si trovavano.

(8) Principe Dom Henrique di Avis, primo Duca di Viseu e primo Signore di Covilhã, nacque a Porto, il 4 marzo 1394.

(9)M. Belliardi, *op. cit.*

(10) Aveva la carica di Gran Maestro dell'Ordine di Cristo, organo che aveva incamerato il patrimonio dell'Ordine dei Templari, quando questo fu sciolto.

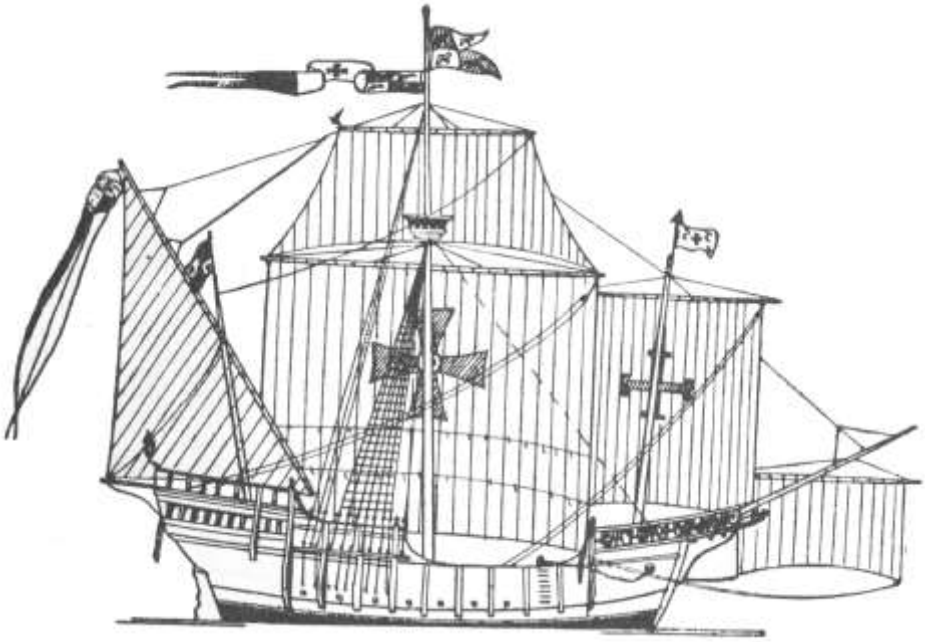
Lisbona. Il monumento "Descubridores". Avanti a tutti, sulla prora, Enrico il Navigatore.

Furono apportati miglioramenti agli strumenti nautici ed alle carte nautiche".

Nel periodo che va dal 1418 al 1460, anno della sua morte,[(11)] il principe Enrico il Navigatore organizzò tredici spedizioni principalmente orientate a costeggiare il continente africano per trovare in quelle terre materiali preziosi come l'oro, in gran parte ricavato nell'Africa centrale, molto ricercato anche per la produzione di monete, di cui i vari stati necessitavano.

Un contributo al successo di queste spedizioni fu l'impiego di navi più adatte all'oceano delle galee a remi. Furono utilizzate caracche e caravelle, derivate dalla cocca o nave redonda (tonda) che, benché meno veloci delle galee, avevano una capacità di carico e una stabilità maggiori.

(11) Morì a Sagres il 13 novembre 1460.



Caracca galiziana del XV secolo. Questo tipo di nave, come anche la caravella, risultò più idonea a navigare in oceano delle galee, e fu utilizzata anche per la grande capacità di carico e una buona stabilità.

Le spedizioni di Enrico prima sfatarono la leggenda che non si potesse superare Capo Bojador,[(12)] poi piano piano si spinsero sempre più a sud stabilendo lungo il cammino punti di appoggio sempre più meridionali, utili per le successive spedizioni. Enrico non vedrà realizzato il sogno di raggiungere le Indie circumnavigando l'Africa, cosa che avverrà nel 1498 con Vasco da Gama, ma certo contribuì molto all'esplorazione del continente e a rendere floride le casse del Portogallo. Egli si avvalse anche di navigatori non lusitani, e in particolar modo di spagnoli e italiani. Gli stati spagnoli più forti non rimasero a guardare l'espansione e l'arricchimento portoghese e anche loro si attrezzarono per compiere spedizioni alla ricerca di nuove rotte.

(12) Fra le varie credenze che facevano del Capo il limite oltre il quale le navi non tornavano indietro (come in effetti avveniva), c'erano quelle che volevano il mare o pieno di mostri marini o che le sue acque fossero di pece.

"La maggiore stazza delle caravelle iberiche e la loro imponente velatura permettevano ormai viaggi più sicuri anche nei mesi invernali e navigazioni non più costrette a non allontanarsi troppo dalla costa. I tempi erano dunque maturi perché Colombo potesse convincere alfine la Spagna, … a tentare di giungere ai paesi descritti da Marco Polo con il grande balzo transatlantico, non più però alla ricerca di spezie ma di oro. Non a caso dunque furono le Canarie a fungere da trampolino di lancio, e non a caso fu un genovese a raggiungere di lì l'America centrale, aprendo alla Spagna (cui tosto s'aggiunse il Portogallo) la via all'esplorazione e alla conquista del centro-sud del nuovo continente".(13)

Fra i protagonisti di queste spedizioni di "scoperta" – non solo limitate all'ovest, ma se ne ebbero anche nell'area artica così come verso le terre australi – vi furono anche italiani. Oltre a Cristoforo Colombo, Amerigo Vespucci, Giovanni Caboto e Giovanni da Verazzano, grandi navigatori conosciuti da tutti, hanno lasciato il loro nome nella storia numerosi altri italiani, considerati, a torto, di minore importanza, e dei quali ben pochi oggigiorno conoscono l'esistenza e ancor meno le imprese. Di questi ricordiamo: Andrea Corsali, Alvise da Mosto, Antonio da Noli, Angiolino de Corbizzi, Nicoloso da Recco, Lanzerotto Malocello, Leon Pancaldo, Emanuele Pessagno, Antonio Pigafetta, Piero Querini, Luca Tarigo, Antoniotto Usodimare, Ugolino e Vadino Vivaldi, Nicolò e Antonio Zeno.

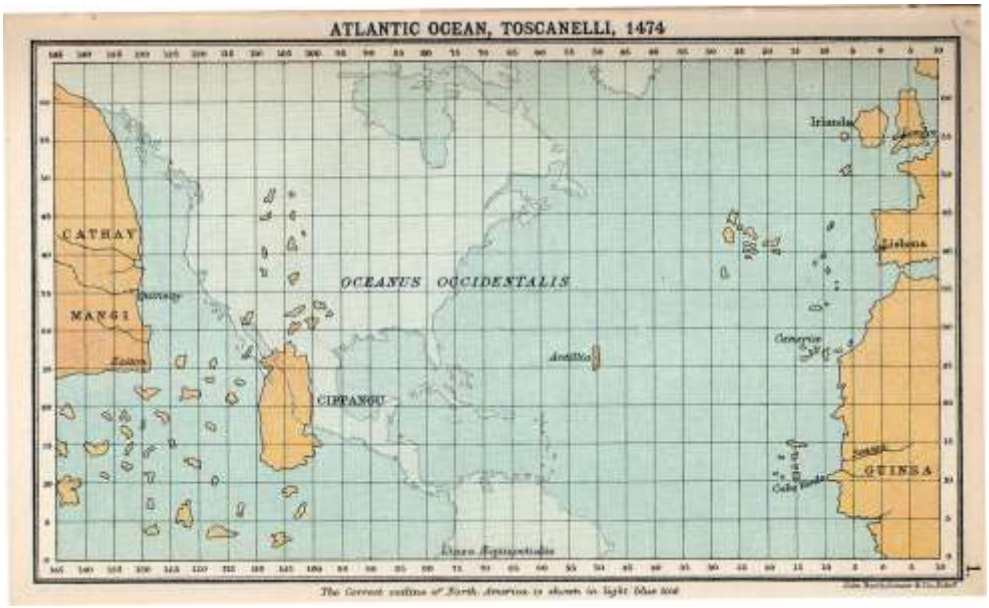
La classe "Navigatori"

La Regia Marina, a metà degli anni Venti dello scorso secolo, ha voluto celebrare dodici di questi navigatori assegnando i loro nomi a una classe di nuovi cacciatorpediniere, la classe "Navigatori" (tabella 1).

"La serie dei nomi assegnati ai dodici cacciatorpediniere da 38 nodi è intesa a vivificare e mantenere tra le file dei marinai della nuova Italia, il doveroso ricordo di antichissimi, animosi navigatori che, negli oscuri primordi dell'arte nautica, legarono il nome italiano alle più avventurose imprese, affrontando con naviglio e mezzi primitivi i paurosi misteri dei mari e degli oceani, precorrendo di secoli le più memorabili scoperte marittime."(14)

(13) *Gli Ulissidi dell'Atlantico* …, cit.

(14) "Nomi dei cacciatorpediniere di nuova costruzione". Ministero Marina - Direzione Generale Costruzioni Navali e Meccaniche, allegato al foglio d'ordini del 22 luglio 1927. Anno V (Arch. Autore).



La rappresentazione dell'Oceano Atlantico di Paolo dal Pozzo Toscanelli, del 1474, con sovrapposta la forma e la posizione reale del continente americano.

La Marina italiana, nel periodo compreso fra il 1925 e il 1932, "proseguì nell'opera di ammodernamento e potenziamento, che comunque non giunse ad assumere quella sostanza che era negli obiettivi tali da poterla portare a quel livello, che in sede politica si disse irrinunciabile, della parità con la Francia. … Tra i cacciatorpediniere costruiti nel periodo 1926-1934 fecero spicco le 12 unità della classe *Navigatori*, … brillanti realizzazioni negli apparati motori e nell'armamento; nel 1929 uno di questi caccia, il *Da Recco*, batté il primato mondiale di velocità raggiungendo i 41,5 nodi".(15)

(15) G. Giorgerini, Augusto Nani, *Almanacco storico delle navi militari italiane 1861-1995*, Roma, USMM, 1996.

MINISTERO DELLA MARINA

DIREZIONE GENERALE COSTRUZIONI NAVALI E MECCANICHE

Allegato al foglio d' ordini del 22 luglio 1927 - Anno V

Nomi dei cacciatorpediniere di nuova costruzione

La serie dei nomi assegnati ai dodici cacciatorpediniere da 38 nodi è intesa a vivificare e mantenere tra le file dei marinai della nuova Italia, il doveroso ricordo di antichissimi, animosi navigatori che, negli oscuri primordi dell'arte nautica, legarono il nome italiano alle più avventurose imprese, affrontando con naviglio e mezzi primitivi i paurosi misteri dei mari e degli oceani, precorrendo di secoli le più memorabili scoperte marittime.

UGOLINO VIVALDI.

I fratelli Ugolino e Vadino Vivaldi, di nobile famiglia genovese, nel 1291, spinti dal desiderio di aprire nuove vie al traffico marittimo e dalla loro natura ardimentosa, precorrendo di due secoli il portoghese Vasco de Gama, divisarono di raggiungere l'India, uscendo sull'Oceano dalle Colonne d'Ercole e costeggiando l'Africa Occidentale. A tale intento, coadiuvati da Tedisio Doria, approntarono due galere, equipaggiate al completo di viveri e di armi, e partirono, con a bordo due frati dell'ordine francescano (« per propiziare il mare con le preghiere ») verso Ceuta, da cui, dopo un mese di buona navigazione, inviarono le loro prime notizie. Le due navi furono viste oltrepassare la località di Gozora, al di là delle Colonne d'Ercole. Nessun'altra nuova dell'avventurosa

"Nomi dei cacciatorpediniere di nuova costruzione". Allegato al foglio d'ordini del 22 luglio 1927. Anno V. (Archivio Autore)

Tabella 1					
UNITÀ CLASSE "NAVIGATORI"					
NOME	SIGLA	CANTIERE	IMPOSTAZIONE	VARO	ENTRATA IN SERVIZIO
Alvise Da Mosto	DM	Quarnaro - Fiume	22-08-1928	1-07-1929	15-03-1931
Antonio Da Noli	DN	Tirreno - Riva Trigoso	27-07-1927	22-05-1929	29-12-1929
Nicoloso Da Recco	DR	Riuniti - Ancona	14-12-1927	5-01-1930	20-05-1930
Giovanni Da Verazzano	DV	Quarnaro - Fiume	17-08-1927	15-12-1928	25-09-1930
Lanzerotto Malocello	MC(*)	Ansaldo - Genova	5-10-1926	14-03-1929	18-01-1930
Leone Pancaldo	PN	Tirreno - Riva Trigoso	7-07-1927	5-02-1929	30-11-1929
Emanuele Pessagno	PS	Riuniti - Ancona	9-10-1927	12-08-1929	10-03-1930
Antonio Pigafetta	PI	Quarnaro - Fiume	29-12-1928	10-11-1929	1-05-1931
Luca Tarigo	TA	Ansaldo - Genova	14-07-1927	9-12-1928	16-11-1929
Antoniotto Usodimare	US	Odero - Sestri Ponente	1-06-1927	12-05-1929	21-11-1929

Ugolino Vivaldi	VI	Odero - Sestri Ponente	16-05-1927	9-01-1929	6-03-1930
Nicolò Zeno	ZE	Quarnaro - Fiume	5-06-1927	12-08-1928	27-03-1930

(*) Dal 1942, MO.

Il progetto

Il progetto iniziale, realizzato dal Comitato Progetti Navi sotto la direzione del generale (GN) Giuseppe Rota, prevedeva due serie di dodici unità ciascuna ma, dati gli alti costi, fu realizzata solo la prima serie.

Le unità della classe "Navigatori" erano parte del 6° lotto dell'Esercizio Finanziario 1925-1927, dei programmi navali italiani stabiliti successivamente alla Conferenza di Washington del 1921-1922.(16)

Per quanto riguarda il tipo di unità, la designazione iniziale fu quella di cacciatorpediniere, come risulta dall'iscrizione nei Quadri del Naviglio Militare.(17) Successivamente le dodici unità furono classificate come *esploratori* in base all'art. I del r. decreto del 19 luglio 1929 che definiva gli esploratori "le navi di alta velocità con dislocamento compreso fra 3000 e 1300 tonnellate" (dislocamento standard di progetto).(18)

(16) La Conferenza, convocata dal presidente degli Stati Uniti, Harding, e alla quale parteciparono Cina, Francia, Giappone, Gran Bretagna, Italia, Paesi Bassi e Portogallo, si svolse dal 12 novembre 1921 al 6 febbraio 1922, a Washington, e trattò del disarmo generale e della soluzione dei problemi dell'Estremo Oriente e del Pacifico. Una delle sottocommissioni fu istituita per lo studio della riduzione degli armamenti navali. Al termine dei lavori fu firmato il "Trattato navale di Washington", che limitava le dimensioni delle flotte navali delle cinque nazioni firmatarie: Stati Uniti, Gran Bretagna, Italia, Giappone e Francia.

(17) R. decreto n. 1328 del 23 giugno 1927.

(18) Il r. decreto del 19 luglio 1929 designava, inoltre, *cacciatorpediniere* le siluranti di superficie, con tonnellaggio da 700 a 1300; *torpediniere* quelle con tonnellaggio da 700 a 200; *torpediniere costiere* quelle con tonnellaggio inferiore a 200.

Infine, in base al r. decreto n. 1483 del 5 settembre 1938, contenente la nuova classificazione del naviglio da guerra della Regia Marina, le unità furono nuovamente classificate *cacciatorpediniere*.

La realizzazione di queste unità, la prima impostata il 5 ottobre 1926 e l'ultima il 29 dicembre 1928, fu affidata a cinque differenti cantieri, in particolare i Cantieri Ansaldo di Genova costruirono il *Malocello* e il *Tarigo*, i Cantieri Navali Odero di Sestri Ponente l'*Usodimare* e il *Vivaldi*, la Società Anonima Cantieri Navali del Quarnaro a Fiume il *Da Mosto*, il *Da Verazzano*, il *Pigafetta* e lo *Zeno*, i Cantieri Navali del Tirreno di Riva Trigoso il *Da Noli* e il *Pancaldo*, e i Cantieri Navali Riuniti di Ancona il *Da Recco* e il *Pessagno*.

Tabella 2

UNITÀ CLASSE "NAVIGATORI"

COSTI (LIRE)

21 150 000	*Usodimare*, *Vivaldi*.
20 750 000	*Da Mosto*, *Da Noli*, *Da Verazzano*, *Malocello*, *Pancaldo*, *Pigafetta*, *Tarigo*, *Zeno*.
20 650 000	*Da Recco*, *Pessagno*.

I contratti stipulati prevedevano unità di 2000 t e velocità 38 nodi.[19]

Le varie unità, al termine dei rispettivi allestimenti risultarono avere qualche lieve differenza.

(19) I contratti stipulati erano titolati "Costruzione e fornitura alla R. Marina di … navi cacciatorpediniere di 2000 Tonn. di dislocamento in pieno carico contrattuale e dalla velocità massima di 38 nodi".

Caratteristiche tecniche

Di seguito sono riportate le caratteristiche riferite al progetto iniziale, le variazioni successive sono illustrate dopo, mentre le varianti significative saranno spiegate trattando le singole unità.

Scafo

Il *materiale* principalmente usato per la realizzazione dei componenti dello scafo e della sua ossatura era l'acciaio zincato a elevata resistenza.

L'*ossatura longitudinale* era costituita da una chiglia piatta, con ruota di prora in acciaio fucinato, e tre paramezzali continui, di cui uno centrale e due laterali. Vi erano inoltre:

- decine di correnti longitudinali posizionati sotto i vari ponti e all'interno del fasciame esterno;
- due paratie stagne, posizionate parallelamente alla chiglia e lateralmente ai locali dell'apparato motore.

L'*ossatura trasversale* era costituita da 186 costole, poste a 55÷58 cm fra loro, di cui circa 40 rinforzate posizionate lungo tutta la chiglia.

Il *ponte di coperta* era continuo.

Sotto il ponte di coperta c'era un *copertino* che si estendeva:

- da poppa e da murata a murata fino alla paratia addietro del locale macchina di sinistra;
- da prora e da murata a murata fino alla paratia avanti dei locali caldaie;
- lateralmente ai locali apparato motore fra le paratie longitudinali di protezione e il fasciame esterno. Con questa estensione si era ottenuta una suddivisione in altezza dei cofferdam laterali, in due parti, una inferiore e una superiore, all'interno dei quali c'erano depositi di nafta, acqua, olio di lubrificazione e pozzi caldi.

La *compartimentazione stagna* era ottenuta da 13 paratie stagne trasversali principali (dalla sentina alla coperta) e 6 secondarie (dalla sentina al copertino). Le porte stagne, a cerniera a galletti, erano 17.

Sul ponte di coperta c'erano le seguenti *sovrastrutture*, partendo dall'estrema prora:

- un castello alto 2,20 m e lungo 42,60 m;
- una costruzione di tre piani dove trovavano sistemazione alcuni alloggi, la centrale del tiro, la plancia con il ponte di comando e la sala nautica, e sul tetto (controplancia) la torretta con il telemetro e le mitragliere;

- a poppavia della costruzione, un albero a tripode con la piattaforma del proiettore anteriore e la coffa per la vedetta;
- il fumaiolo anteriore;
- a centro nave, sopra il cofano della macchina AV, una tuga con la stazione di direzione dell'apparato motore, e, sopra, la piattaforma dell'impianto binato centrale dei cannoni, il secondo fumaiolo, il telemetro secondario e le mitragliere;
- a poppa dell'impianto lanciasiluri AD, una tuga con la segreteria del comandante, due depositi, e, sul cielo, l'impianto binato poppiero dei cannoni.

Sottocoperta, il *locale agghiaccio timone* era sistemato a poppa, e conteneva l'agghiaccio del timone[20] del tipo a doppia vite, azionato da un servomotore a vapore, e la testa dell'asse del timone. Il *timone*, inizialmente, era di tipo compensato, e aveva una superficie di 8,02 m.

Cucine

Le cucine erano allocate sul lato dritto, sottocoperta, a poppavia del castello.

Alloggi

L'equipaggio era composto da 9 ufficiali e 164 fra sottufficiali e marinai. La quasi totalità degli alloggi dell'equipaggio si trovava sottocoperta, in particolare:

- a prora, c'erano gli alloggi per i fuochisti;
- a seguire, gli alloggi e due quadrati per i sottufficiali;
- sotto il castello, gli alloggi marinai di coperta;
- a poppa, prima del locale agghiaccio timone, l'alloggio comandante, i camerini e il quadrato ufficiali.

Sopra la coperta nella costruzione principale, erano sistemati, al piano di coperta, un alloggio per gli specialisti, e, al primo superiore, l'alloggio di navigazione del comandante.

Tutti gli alloggi erano dotati di riscaldamento a termosifone, alimentati da due calderine ausiliarie, situate una a prora, per locali sottufficiali, equipaggio e plancia, e una a poppa, per locali ufficiali. La loro ventilazione, come quella per tutti i locali di vita, era data dalla circolazione naturale mediante maniche a vento.

(20) L'agghiaccio del timone è il meccanismo che agisce direttamente sull'asse del timone per orientare la pala come comandato dal timoniere.

Gli alloggi avevano la pavimentazione fatta con pannelli di linoleum, ed erano rivestiti in legno.

Imbarcazioni

Il numero e il tipo d'imbarcazioni variava spesso fra le unità; mediamente a bordo c'erano:

- due lance a remi da 15 posti (25 senza rematori);
- due battelli da 8-10 posti;
- un motoscafo di 6 m;
- una motobarca di 8,5 m;
- una zattera per 25 persone;
- uno zatterino per 3 persone.

Apparato propulsore

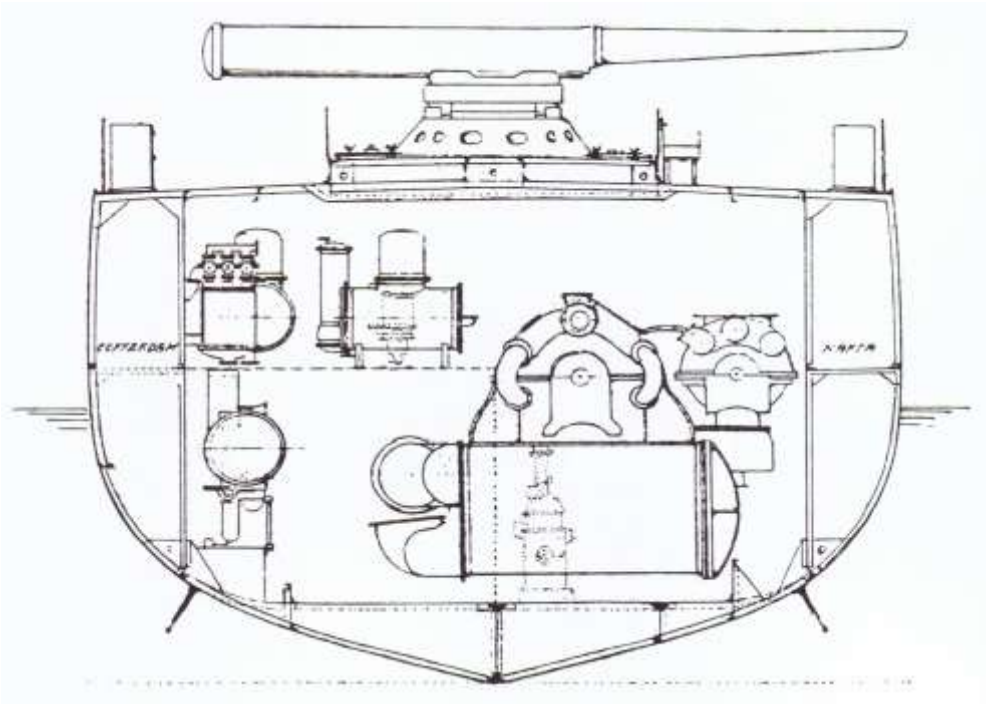
L'apparato propulsore era costituito da 4 caldaie a nafta e 2 turbine ad alta e bassa pressione, installate in modo tale da costituire due sistemi indipendenti fra loro; questa soluzione garantiva la navigazione dell'unità anche in caso di arresto di uno dei due sistemi. Ciascuna coppia di turbine era collegata a uno dei due assi eliche tramite l'apposito riduttore di giri (turbina AV per elica di sinistra, turbina AD per quella di destra). Le eliche erano in bronzo, del tipo Scaglia a tre pale con un diametro variabile, a seconda del modello, tra 3,4 e 3,6 m, una superficie di 7,3 m^2 e un passo di 4 m. I bracci di sostegno degli assi portaelica erano in acciaio fucinato.

La potenza complessiva sviluppata dall'apparato motore raggiungeva i 55 000 CV.

Il gruppo di caldaie di prora, posizionato sotto il primo fumaiolo, era destinato ad alimentare la catena motrice di sinistra, mentre la catena di dritta era servita dal gruppo poppiero, situato sotto il fumaiolo addietro.

Per le caldaie erano destinate circa 190 t di acqua dolce che servivano per l'alimento, il servizio e la riserva delle stesse; l'acqua era contenuta in quattro depositi e due pozzi caldi.

La ventilazione dei locali caldaie era prodotta da quattro turboventilatori per tiraggio forzato, mentre per i locali turbine s'impiegavano anche ventilatori elettrici da 100 m^3 (due per locale) e un estrattore elettrico da 100 m^3 (uno per locale).



Sezione trasversale sull'ordinata 88, guardando addietro, in corrispondenza del locale macchine di prora. (Dal progetto del Cantiere del Tirreno di Genova. AUSMM)

II tempo di approntamento al moto delle dodici unità in condizioni normali e a caldaie spente era di 4 ore e 25 minuti, mentre in condizioni di urgenza e a caldaie spente il tempo era inferiore di un'ora.

Durante le prove in mare di lunga durata, ancorché le unità fossero con l'allestimento incompleto, furono raggiunte le alte velocità richieste dal progetto dai poco più di 39 nodi dello *Zeno* fino ai quasi 42 nodi del *Pigafetta.*

Acqua dolce

L'acqua dolce era prodotta da due evaporatori tipo Bonsignori-Spampani a circolazione forzata situati sul tetto del deposito munizioni centrale. Giornalmente i due evaporatori producevano circa 240 t di acqua, di cui 190 t destinate alle caldaie, e 50 t destinate alla lavanda, con un consumo di 0,20 t di combustibile per tonnellata di acqua prodotta.

Tabella 3

UNITÀ CLASSE "NAVIGATORI"

DIFFERENZE PRINCIPALI DELL'APPARATO MOTORE

APPARATO	TIPO	Q.	UNITÀ
Caldaia a nafta	Yarrow	4	*Da Verazzano*, *Da Mosto*, *Pigafetta*, *Zeno.*
	Odero	4	*Da Noli*, *Da Recco*, *Malocello*, *Pancaldo*, *Pessagno*, *Tarigo*, *Usodimare*, *Vivaldi.*
Pompa a vapore per caldaia	Weir	2	*Da Noli*, *Da Recco*, *Malocello*, *Pancaldo*, *Pessagno*, *Tarigo*, *Usodimare*, *Vivaldi.*
	Duplex	1	*Da Verazzano*, *Da Mosto*, *Pigafetta*, *Zeno.*
Turboventilatori	Tosi	2	*Da Noli*, *Da Recco*, *Malocello*, *Pancaldo*, *Pessagno*, *Tarigo*, *Usodimare*, *Vivaldi.*
	OCP	2	*Da Verazzano*, *Da Mosto*, *Pigafetta*, *Zeno.*
Turbina	Parsons	2	*Da Noli*, *Malocello*, *Pancaldo*, *Tarigo*, *Usodimare*, *Vivaldi.*
	Tosi	2	*Da Recco*, *Pessagno.*
	Belluzzo	2	*Da Verazzano*, *Da Mosto*, *Pigafetta*, *Zeno.*
Condensatore a superficie	Uniflux	1	*Da Noli*, *Malocello*, *Pancaldo*, *Pessagno*, *Tarigo*, *Usodimare*, *Vivaldi.*
	Weir	1	*Da Recco*
	Ginabat-Delas	1	*Da Verazzano*, *Da Mosto*, *Pigafetta*, *Zeno.*
Diametro eliche	3,40 m		*Da Noli*, *Da Recco*, *Malocello*, *Pancaldo*, *Pessagno*, *Tarigo*, *Usodimare*, *Vivaldi.*
	3,56 m		*Da Verazzano*, *Pigafetta*, *Zeno.*
	3,60 m		*Da Mosto*

L'acqua di lavanda era conservata in quattro depositi, di cui tre trasversali posti sul lato dritto sotto il copertino e uno sul lato sinistro.

Uno dei due evaporatori fungeva anche da distillatore e poteva produrre 9 t di acqua potabile al giorno, che venivano conservate in due casse trasversali, una a dritta e una a sinistra, a poppavia del locale motrice di poppa.

Servizio elettrico

L'energia elettrica necessaria (tensione di 110 V) era prodotta da tre turbodinamo, di cui due della Marelli con eccitazione in derivazione tetrapolare a 273 ampere e una della Marelli con eccitazione in derivazione tetrapolare a 364 ampere, e due complessi elettrogeni diesel dinamo della Boeri-Brown e potenza 30 kW con eccitazione in derivazione tripolare a 164 ampere da 18 kW, posti in due locali separati, uno in coperta e l'altro sul copertino, a proravia del locale caldaia di prora.

L'energia veniva distribuita da quattordici circuiti elettrici, indipendenti fra loro, ai vari servizi o apparati, fra i quali:

- i due apparati, uno a valvole, della potenza di 3 kW, e uno a scintilla frazionata, della potenza di 1,5 kW, della stazione R.T. (posta sotto il ponte di comando, sulla dritta della tuga prodiera);
- i due proiettori di scoperta tipo O.G.N. da 90 cm, ad arco frazionato intensivo da 150 A (posti uno sul tripode di prora, e uno a metà circa dell'albero poppiero);
- i due proiettori da segnali da 40 cm con lampada a incandescenza da 10 A (posti sulle ali di plancia);
- l'apparato elettroacustico a spada, della Elettroacustic Artieselahab di Copenaghen, per la telegrafia acustica subacquea (trasmissione e ricezione);
- lo scandaglio a ultrasuoni Langewin-Florisson, costruito dalla francese SCAM;[(21)]
- due motori elettrici che azionavano i due argani a salpare (manovrabili anche a mano);
- un verricello, situato a poppavia, per la manovra dei bighi di carico da 2 t (utilizzati per l'imbarco siluri e la messa a mare delle imbarcazioni).

L'energia ausiliaria era fornita da 348 accumulatori di cui 240 da 40 A/h, 80 da 20 A/h e 38 da 18 A/h.

(21) Sociéte de Condensation et Applications Mecaniques, con sede a Parigi.

Tabella 4

PROVE VELOCITÀ

UNITÀ	CANTIERE	VELOCITÀ MASSIMA
Base misurata: Punta Chiappa-Scoglio Ferale		
Usodimare	Odero	39,78
Vivaldi	Odero	39,69
Malocello	Ansaldo	39,18
Da Noli	Tirreno	39,17
Pancaldo	Tirreno	38,84
Tarigo	Ansaldo	38,43
Base misurata: Ancona-Isole Tremiti		
Pigafetta	Quarnaro	41,57
Da Mosto	Quarnaro	41,07
Da Verazzano	Quarnaro	40,60
Da Recco	CNR	39,29
Zeno	Quarnaro	39,17
Pessagno	CNR	38,44

Impianto frigorifero

A bordo esisteva un solo impianto frigorifero, adibito alla produzione del ghiaccio e a mantenere a certe temperature le celle di carne e verdura. La produzione del solo ghiaccio, per un totale di 50 kg, richiedeva il funzionamento dell'impianto per 8 ore. Mantenere le celle della carne a -4° C richiedeva 16 ore di funzionamento, e ne necessitavano 5 per avere una temperatura media di +1°C delle celle delle verdure.

Apparati radio

La dotazione normale di apparati era la seguente:

- rtx: 1 TNC 1000 tipo normale, 1 NM 1000 tipo normale
- tx : 1 RM4 e 3 RM5, 1 UC navale, 1 UC tedesco, 1 UC microonde
- rx : 2 RC 1935, 1 AC 14, 1 AC 1935
- app. di soccorso: 1 TA 1928 della Marconi Genova

Ancore e manovre

Esistevano a bordo tre ancore: due di posta tipo Hall, di circa 2200 kg, e una tipo Ammiragliato di 500 kg.

Per le manovre di ormeggio e di tonneggio veniva utilizzato un verricello a vapore, situato in coperta a poppa.

Armamento

L'*armamento principale* della classe era costituito da tre complessi binati che utilizzavano cannoni da 120/50 Ansaldo mod. 1926. Ciascun complesso, del tipo con scudo di protezione, era sistemato su sovrastruttura sull'asse longitudinale, in particolare: castello di prora, tuga centrale e tuga poppiera.

L'impianto poppiero aveva un brandeggio di 270° (135° per lato), quello centrale di 130° avanti (65° per lato) e 90° addietro (45° per lato), quello poppiero, rivolto verso poppa aveva un campo utile di 310° (155° per lato, a partire da 25° per il lato dritto verso poppa, e da 335° per il lato sinistro verso poppa). Tutti i complessi avevano un'elevazione massima di 45°. La gittata utile era di 19 600 m.

Per la direzione del tiro diurno erano utilizzati tre telemetri stereoscopici mod. Officine Galileo/Zeiss da 3 m e un apparecchio di punteria generale (APG) della San Giorgio. I due telemetri e l'APG erano allocati in torretta sulla controplancia, mentre il terzo telemetro era sulla tuga di centro nave.

L'*armamento contraereo* era costituito da due mitragliere singole da 40/39 Vickers-Terni mod. 1915 e da due impianti binati di mitragliatrici da 13,2 mm, con raffreddamento ad aria della Breda. Le mitragliere erano sistemate sul castello di prora, una per lato, e gli impianti di mitragliatrici su ciascun lato della controplancia.

La *dotazione di munizioni e di cariche* era la seguente:

- cannoni da 120/50 mm: 408 proiettili perforanti con cappuccio tagliavento, 672 proiettili dirompenti, 120 proiettili incendiari, 100 proiettili illuminanti;(22)
- mitragliere da 40/39 mm: 2700 cartucce con autodistruttore, 300 senza autodistruttore;
- mitragliere da 13,2 mm: complessivamente 1800 cartucce perforanti, 450 cartucce ordinarie, 750 cartucce traccianti.

(22) Esisteva anche una dotazione supplementare di 250 colpi.

Mitragliatrice antiaerea binata Breda 13,2 mm.

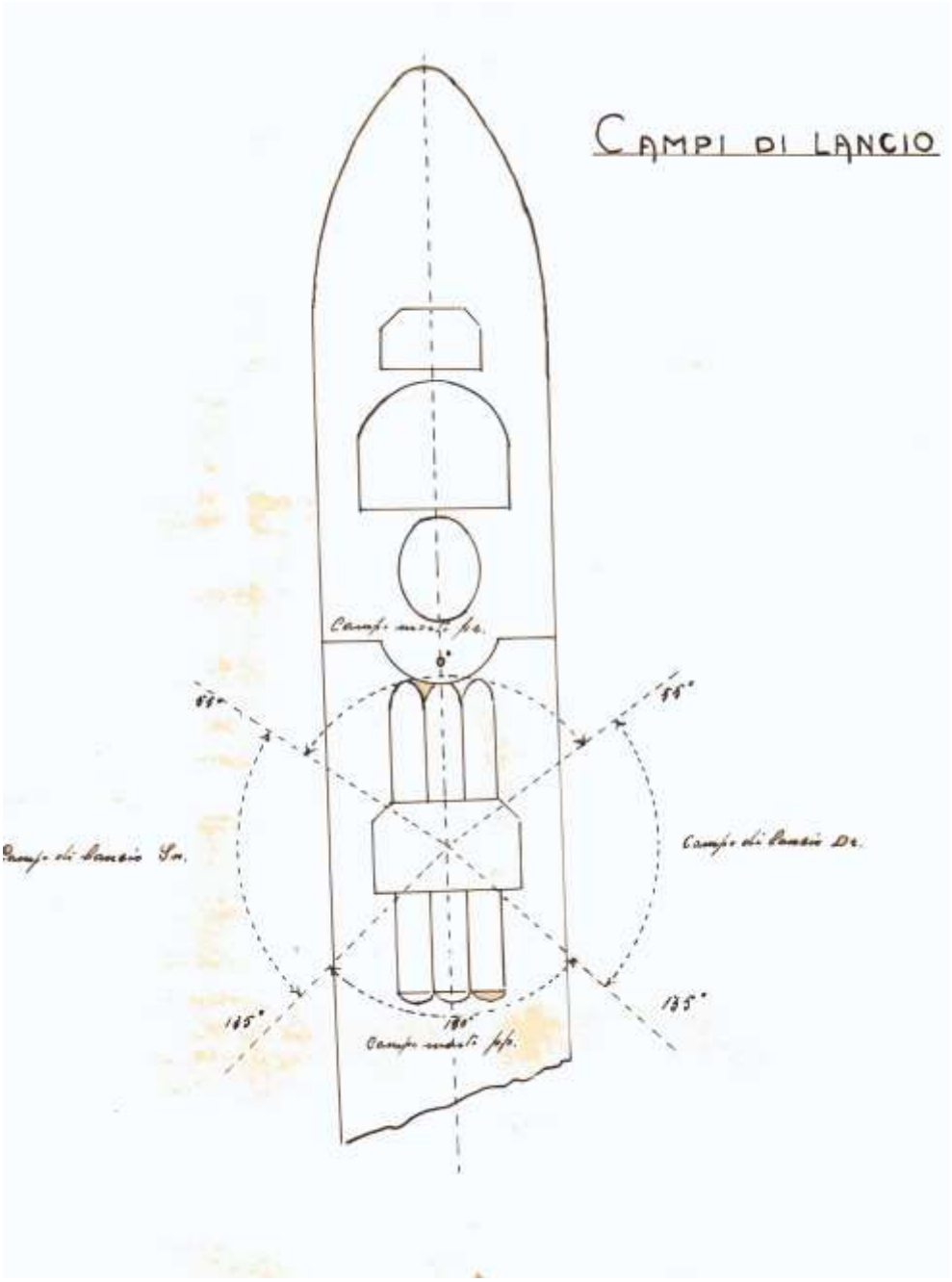
L'*armamento subacqueo* contava su due impianti trinati da 533 mm, tipo SI 1929 P/3 della San Giorgio, posti uno tra i due fumaioli e l'altro a poppavia del fumaiolo poppiero.

Gli impianti, posizionati su piattaforme girevoli, erano brandeggiabili a mano o con circuito elettrico comandato dalla plancia o dalla coffa D.T. Sui tubi di lancio vi erano le regolazioni per l'angolazione, la profondità e la distanza.

La *dotazione di siluri* era la seguente:

- 4 siluri S.I. 250/533,3x7,5 m pesanti ognuno 1781 kg;
- 2 siluri A 120/450 x 5,5 m pesanti ognuno 855 kg.[23]

(23) Nei primi anni di servizio di queste navi, in attesa della produzione finale dei siluri da 533 mm, furono utilizzati siluri da 450 mm; per l'impiego di quest'ultimi fu installato nei tubi centrali degli impianti un riduttore apposito.



Campi di lancio del lanciasiluri trinato a bordo del *Da Recco*. (AUSMM)

L'*armamento antisommergibile* era costituito da 10 bombe torpedini da getto da 50 kg e 4 bombe torpedini da getto da 100 kg, che venivano lanciate da due tramogge triple di fabbricazione tedesca poste a poppa estrema.

Per la *guerra di mine* le unità della classe, a meno del *Da Recco*, erano dotate di guide in ferro poppiere per il rilascio delle mine. La dotazione prevedeva l'imbarco di 54 mine tipo Vickers-Elia da 760 kg o 56 tipo Bollo da 590 kg.

La *ventilazione dei depositi munizioni* era generata da un ventilatore elettrico da 30 m^3 per il deposito di prora, un ventilatore elettrico da 50 m^3 per il deposito centrale e un ventilatore elettrico da 30 m^3 per il deposito di poppa.

Per l'*occultamento* c'erano in dotazione gli apparati fumogeni tipo R.M. e gli impianti nebbiogeni a nafta; i primi posti alla base dei fumaioli, i secondi sul lato dritto a poppa.

Bussole

Le unità erano dotate di bussole magnetiche e di girobussola.

Le *bussole magnetiche* erano due, una posta in plancia comando e l'altra nella stazione d'emergenza (o stazione di governo) di poppa.

La girobussola tipo Anschutz a due rotori era sistemata in un locale prodiero sottocoperta e inviava il segnale alle seguenti ripetitrici:

- una in plancia;
- una su ciascuna aletta di plancia;
- una nella torretta del telemetro principale;
- una nella centrale di tiro;
- una nella stazione di governo di poppa.

Le unità dotate di stazione di governo a mano avevano una ripetitrice anche in detta stazione.

Servizio sanitario

Per lo svolgimento di questo servizio, in tempo di pace, esisteva uno stipetto contenente medicinali e materiale sanitario, situato nel sottocastello di dritta. Durante il periodo bellico fu messo un ulteriore stipetto, di combattimento, nel corridoio dell'alloggio del comandante. L'ospedale di combattimento era montato in quadrato ufficiali.

Tabella 5

UNITÀ CLASSE "NAVIGATORI"

PESI E DISLOCAMENTI (T)

	STANDARD	MASSIMO
Scafo	**716,138**	
Parte metallica dello scafo nudo	590,020	
Parti complementari dello scafo e suoi accessori fissi	49,597	
Meccanismi ausiliari, parti arredamento scafo	76,521	
Apparato motore e macchinari	**825,328**	
Apparato motore; assi, eliche, cuscinetti, astucci	50,030	
Macchine principali, loro meccanismi ausiliari, tubature e parti accessorie. Caldaie complete, loro meccanismi ausiliari, tubature, fumaioli e parti accessorie	672,873	
Acqua nelle caldaie, condensatori, tubature	95,000	
Parti di ricambio	7,425	
Artiglierie e sistemazioni relative	**72,595**	
Cannoni medio calibro, affusti, ecc.	57,675	
Cannoni piccolo cal., attrezzatura armi portatili	3,699	
Sistemazioni stivaggio, imbarco e rifornimento munizioni	10,321	
Strumenti trasmissione ordini	900,000	
Armamento subacqueo	**31,82**	
Armi subacquee, apparecchi di lancio e meccanismi ausiliari	24,106	
Impianto pneumatico	2,801	
Sistemazioni e meccanismi per lancio di mine	4,913	

Sistemazioni elettriche (inclusi i proiettori)	**25,014**	
Armamento marinaresco e dotazioni fisse	**28,372**	
Alberatura, tende, cappe	5,143	
Ancore, catene, ormeggi	14,527	
Imbarcazioni e loro attrezzi	1,862	
Chiesuole, oggetti minuti d'allestimento	0,373	
Dotazioni fisse dei Capi Carico	6,467	
Pesi imprecisati, strumenti vari D.T. e relative strutture di sostegno	**14,323**	
Pesi mobili	**94,112**	
Equipaggio e suoi effetti	26,212	
Viveri	8,250	
Acqua potabile	9,850	
Acqua di lavanda	23,800	
Olio lubrificante	26,00	
Acqua riserva caldaie		**75**
Munizionamento	**71,896**	
Munizioni medio calibro	55,829	
Munizioni piccolo calibro	0,750	
Siluri, teste cariche e d'esercizio	13,00	
Bombe torpedini da getto	1,502	
Armi portatili e stoviglie	0,815	
Sovraccarico munizioni, altre dotazioni liquide e lubrificante		**23**
Dotazioni di consumo Capi Carico	**19**	
Nafta	**485**	
Dotazione	485	
Sovraccarico nafta		**145**
Dislocamento	**2383,598**	**2626,598**

Modifiche

Le unità della classe subirono numerose modifiche nell'arco degli anni; esse furono per ben due volte sottoposte a lavori di trasformazione, allo scopo di migliorarne la stabilità.

Questo problema si presentò subito: il rollio che le navi subivano era rilevante raggiungendo angoli di sbandamento in accostata preoccupanti. Parimenti, con mare formato in poppa, era problematico governare l'unità. Il motivo principale era imputabile al maggiore dislocamento complessivo rispetto a quello contrattuale, e questa maggiorazione, di circa 50 t, era distribuita principalmente sopra coperta. Questa caratteristica, insieme allo spinto coefficiente di finezza, lunghezza 107,28 m e larghezza 10,20 m) contribuiva ad aumentare il momento di sbandamento trasversale.

Sbandamento in accostata dell'*Antonio Pigafetta.* (Fototeca USMM)

Al termine della campagna transatlantica 1930-1931, il comandante la Divisione Esploratori, amm. div. Umberto Bucci, nella sua relazione finale puntualizzò le situazioni suggerendo anche alcune soluzioni.[24]

In particolare rilevò che navigando in squadriglia "era possibile scegliere l'andatura di macchina più conveniente per le condizioni del mare, evitando quindi le forti straorzate.

(24) Comando Divisione Esploratori, fg. n. 492 del 22 aprile 1931, "Rapporto" al Ministero Marina. AUSMM, *RB*, b. 1718.

Quest'ultima condizione non si sarebbe verificata se gli Esploratori fossero stati legati all'andatura di navi maggiori.

Le condizioni peggiori si hanno invece quando il carico di nafta si riduce al di sotto di 250 tonnellate. Il PESSAGNO ed il PANCALDO, con sole 120 tonnellate di nafta, furono costrette ad allagare alcuni depositi."

L'ammiraglio Bucci concluse la relazione affermando, fra l'altro:

…

b)- che occorre però curare il carico e l'assetto delle navi perché le condizioni di navigabilità siano le migliori possibili.

c)- che il rollio, piuttosto accentuato, ed ampio, che si ha con alcune andature (specie nei settori poppieri) rende difficile il tiro delle navi e quindi frusta in gran parte tutti i benefici che si debbono attendere da una sistemazione così complessa e così completa come quelle esistenti per il tiro, poiché è difficile seguire la collimazione.

d)- che, a questo solo scopo, è necessaria la stabilizzazione delle navi.

…

Riguardo quest'ultimo punto, va ricordato che le unità non erano dotate di stabilizzatore giroscopico, benché inizialmente previsto, perché la sperimentazione dello stabilizzatore tipo Sperry fatta su cacciatorpediniere della classe "Poerio" (in particolare, *Pepe* e *Rossarol*) dette esito negativo.

Sempre nella parte conclusiva della citata relazione, l'ammiraglio Bucci individuò un'altra area sulla quale intervenire: "Gli sbandamenti dovuti al timone sono sempre rilevanti; occorrerebbe studiare se una diversa forma del timone, dando una maggiore coppia di raddrizzamento, non sia conveniente."

I trasformazione (1930)

Si pensò quindi d'intervenire aumentando il momento raddrizzante trasversale dell'unità, in particolare con:

- un grosso intervento sulle sovrastrutture di coperta, con la riduzione di alcune e l'abbassamento di altre. In particolare:
  - abbassamento della sovrastruttura della plancia di un livello;
  - eliminazione del tripode;
  - eliminazione del proiettore prodiero;
  - riduzione dell'altezza dei fumaioli;
  - sostituzione del pesante verricello di poppa con un argano elettrico, più leggero.

- la soppressione dei depositi nafta posizionati più in alto e la costituzione di tre piccoli depositi nel locale sotto il copertino destinato inizialmente ad alloggiare lo stabilizzatore giroscopico;
- la riduzione di pesi dell'armamento, in particolare con "la sostituzione dei lanciasiluri tripli con quelli binati e degli scudi in acciaio da 12 mm con protezioni in acciaio da 5 mm. La prima sostituzione portò un alleggerimento di 7,2 t (3,6 t dai lanciasiluri e 3,6 t con la diminuzione di due siluri) e la seconda 5,6 t per un peso complessivo di 13 t in meno."(25)

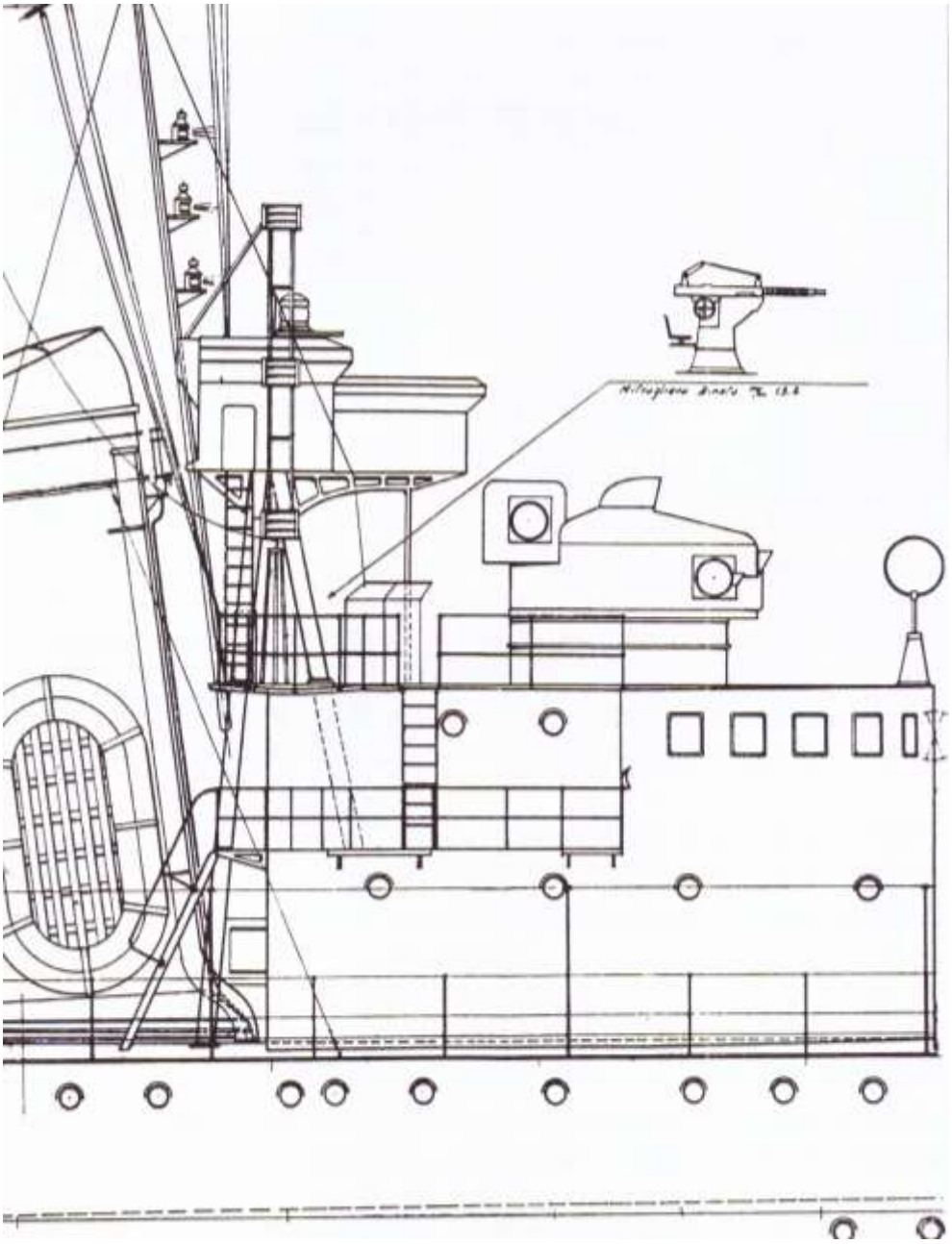
Questo primo intervento inteso ad aumentare il momento raddrizzante ebbe i suoi effetti, ma non eliminò del tutto i problemi di stabilità.

II trasformazione (1939-1940)

Fu deciso un secondo intervento, diretto sia a eliminare i problemi di stabilità sia a riportare le unità all'efficienza iniziale.

Lancio di un siluro dal *Pigafetta* durante le esercitazioni navali del luglio 1933. L'impianto lanciasiluri è quello binato, imbarcato al posto dell'impianto trinato allo scopo di diminuire il peso in alto.

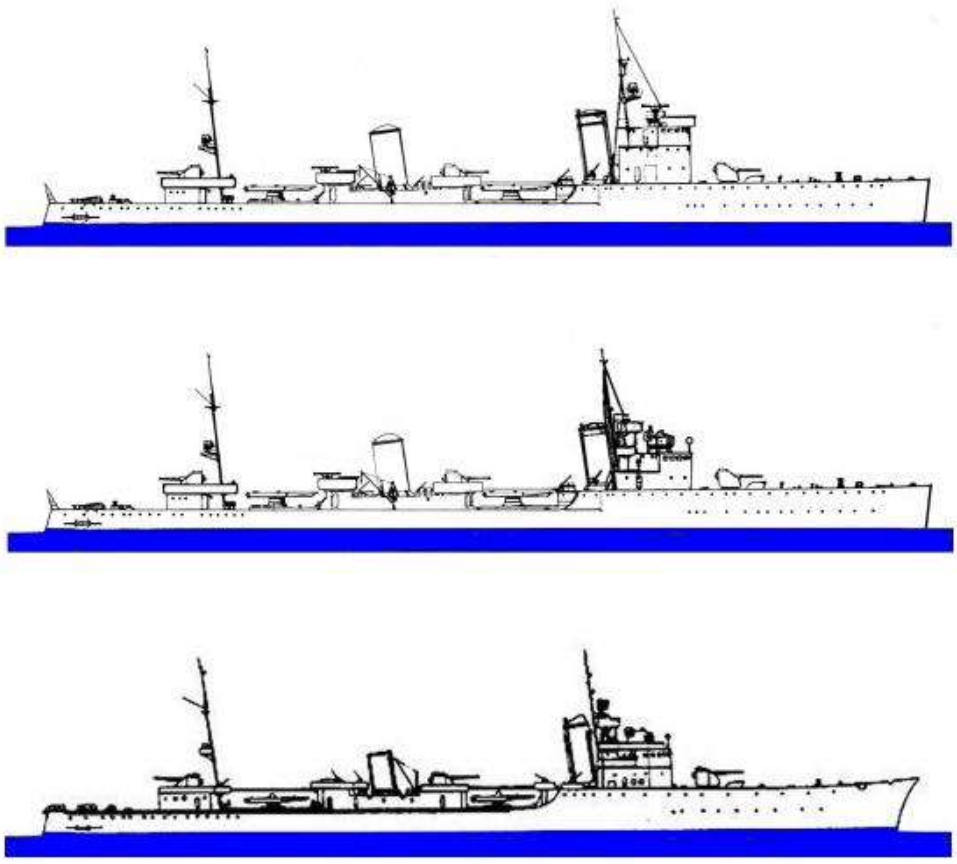
(25) *RR.EE. tipo Navigatori – Sbandamenti durante le accostate*. Direzione Generale Armi e Armamenti Navali, fg. 6674 del 29/10/1931 alla Direzione Generale Costruzioni Navali e Meccaniche. AUSMM, *RB*, b. 2560/1.



Il nuovo aspetto della costruzione con la plancia dopo la trasformazione del 1930. (AUSMM)

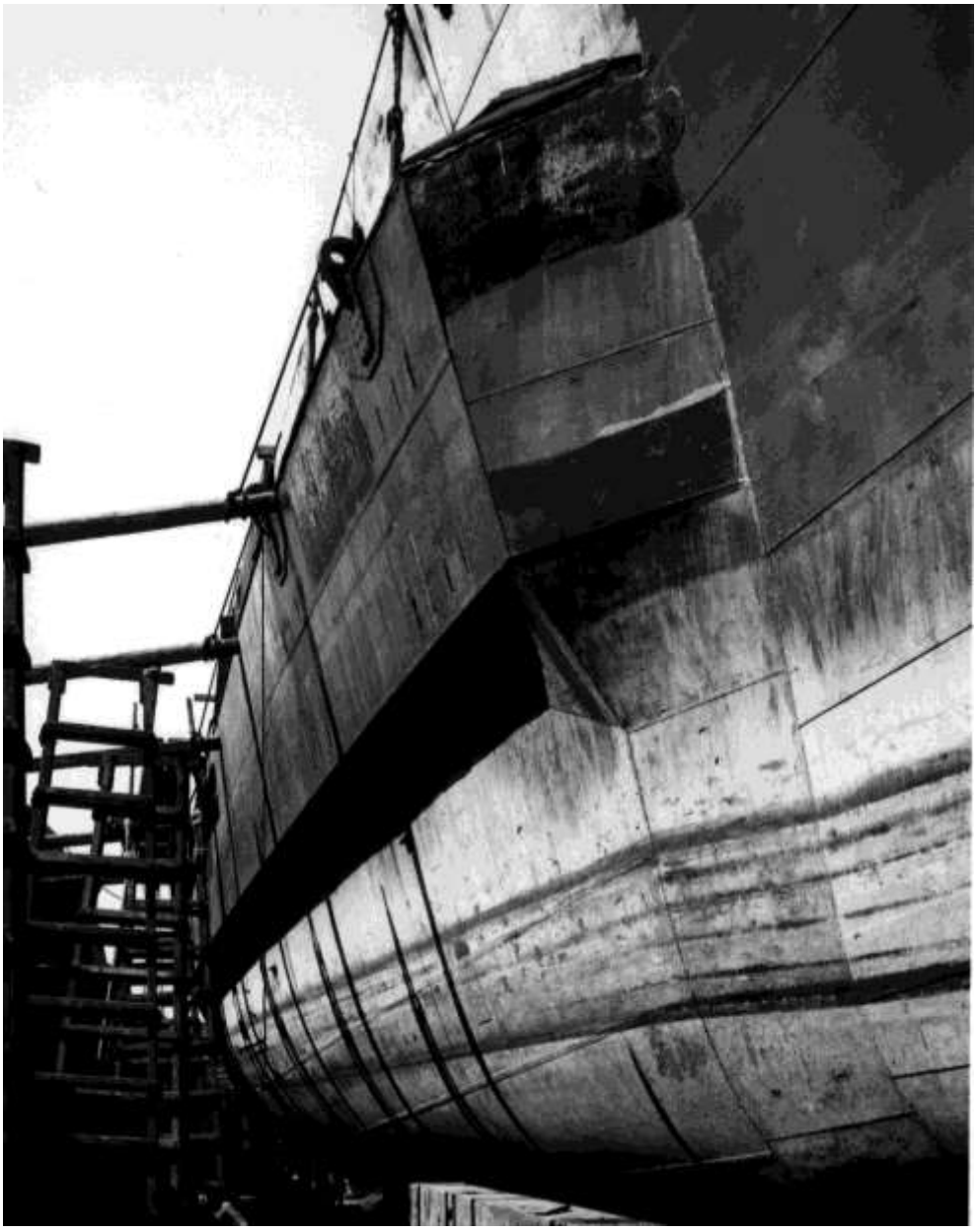
Per risolvere la prima problematica si aumentò la larghezza dello scafo di circa mezzo metro per lato, applicando nuovo fasciame sopra supporti sagomati e ancorati al vecchio fasciame in corrispondenza dell'ossatura trasversale.(26)

Inoltre, la prora dritta fu sostituita con una di tipo oceanico.



In questi profili della classe "Navigatori" si possono notare i cambiamenti di linea dopo i due periodi di trasformazione, come il cambio di prora, l'abbassamento della costruzione prodiera e del fumaiolo poppiero.

(26) Solo dieci delle dodici unità della classe ebbero tale trasformazione; *Usodimare* e *Da Recco* non furono modificati.



Durante la seconda trasformazione delle unità fu aumentata la larghezza dello scafo di circa mezzo metro per lato, applicando nuovo fasciame su supporti sagomati e ancorati al vecchio fasciame. Qui, i lavori sul *Pancaldo*, il 9 aprile 1942 a Genova. (Fototeca USMM)

L'efficienza fu migliorata sottoponendo a revisione radicale tutte le apparecchiature, motori compresi.

Da questi due cicli di lavori di trasformazione uscirono navi abbastanza diverse, migliorate in stabilità e con un'autonomia maggiore, ma a scapito della velocità, che scese sui 27-28 nodi.

Dislocamento dopo le modifiche

Al termine di questo ciclo di grandi lavori i dislocamenti di un "Navigatori" allargato e con la prora modificata raggiunsero i seguenti valori:

Tabella 6

DIFFERENZA PESI DOPO LE TRASFORMAZIONI

PESI/DISLOCAMENTI	*DOPO TRASFORMAZIONI*	*DIFFERENZA*
Dislocamento standard	2125 t	+ 226,4 t
Dotazione massima nafta	680 t	+ 50,0 t
Dislocamento a pieno carico	2880 t	+ 276,4 t
Dislocamento a p.c. con 86 torpedini P.200 in coperta	2975 t	+ 348,4 t

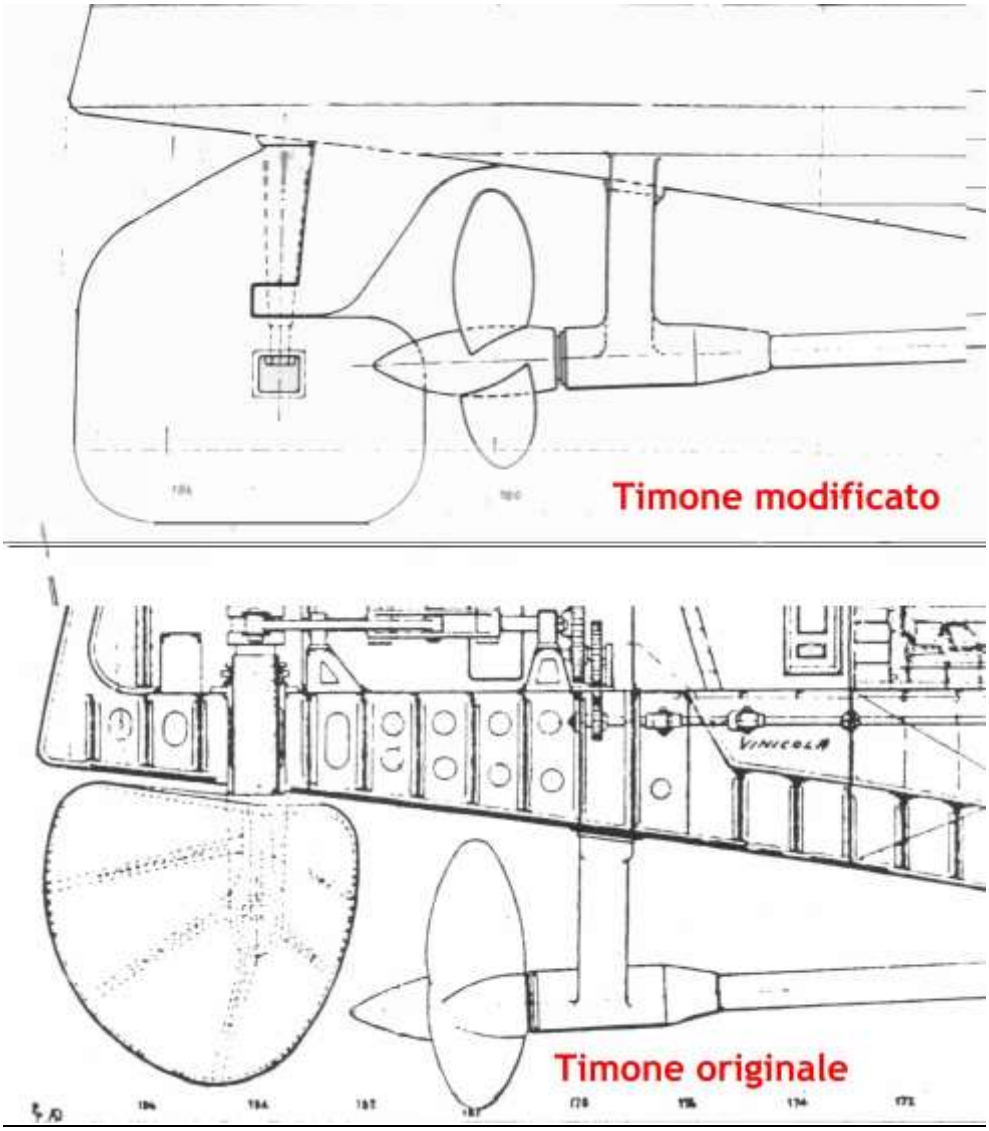
Le modifiche citate non furono le uniche apportate alle unità, ma altre, principalmente all'armamento, furono introdotte sia nel periodo pre-bellico, sia in quello del conflitto. Vediamo i principali cambiamenti.

Periodo prebellico

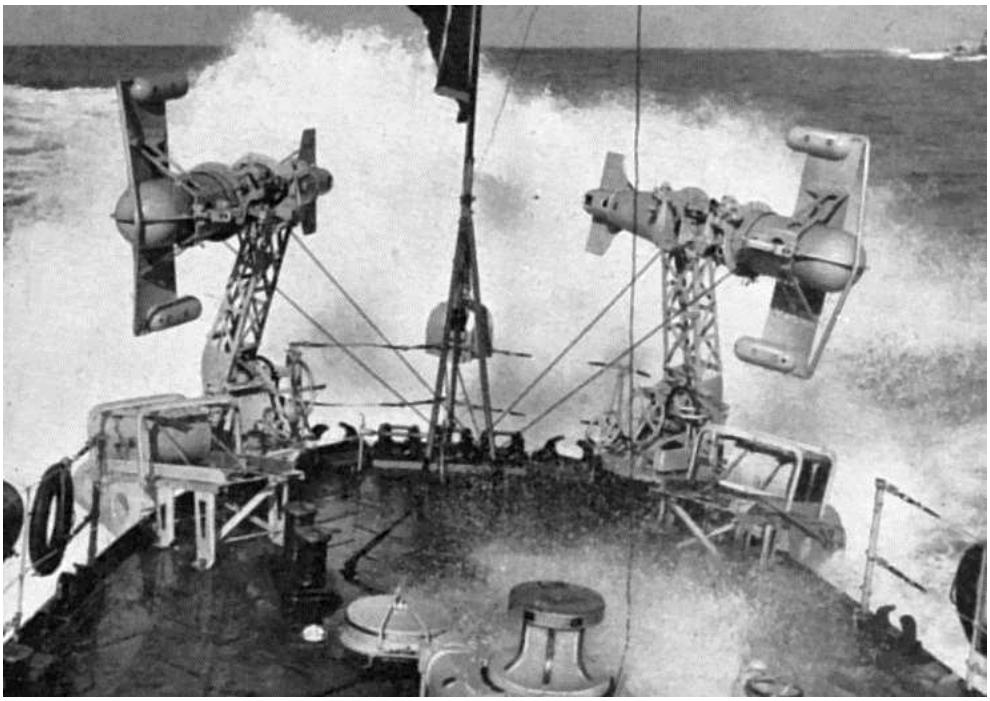
Scafo

- Per rinforzare una zona poppiera sottoposta a forti vibrazioni, questa fu rinforzata (1930);
- aggiunta del cappello sul fumaiolo prodiero (1932);

- allo scopo di migliorare le qualità evolutive della nave il timone venne sostituito con uno di tipo semicompensato, più stretto e più alto (1932).



Confronto tra i timoni modificati e prima della trasformazione.



I due paramine per il dragaggio protettivo in corsa tipo C. Nel 1942 furono sbarcati perché non utili a queste unità.

Armamento

- Abbassamento della centrale di tiro in coperta, sotto il ponte di comando (dopo 1930);
- sistemazione in controplancia della torretta per due telemetri stereoscopici da 3 m e l'APG (dopo 1930);
- posizionamento nella parte anteriore della controplancia di un traliccio dotato di coffa per la direzione del tiro (dopo 1930), e, sotto la coffa, del tele inclinometro cinematico della San Giorgio;[27]

(27) Il teleinclinometro era uno strumento utilizzato nei sistemi di punteria delle navi da guerra, ed era costituito dall'accoppiamento di un telemetro e di un inclinometro. Il primo strumento forniva la distanza dal bersaglio e il secondo, conosciuta la lunghezza del bersaglio, forniva il β (angolo compreso tra la rotta del bersaglio e la retta congiungente la propria nave e il bersaglio). La centrale di tiro elaborava questi dati fornendo quelli di puntamento per le artiglierie di bordo (cannoni e lanciasiluri).

- imbarco di 2 torpedini da rimorchio del tipo GP 1927/46 T Ginocchio. Sistemate su selle in coperta nella zona poppiera, venivano messe a mare tramite un braccio mobile smontabile (dopo 1930), e successivamente fu istallata a poppa una gruetta fissa Sabiem manovrabile a mano (1940);
- installazione di due mitragliere a.a. da 13,2 mm, sulla tuga subito dietro il fumaiolo di poppa (1933-1934).
- dotazione di paramine per il dragaggio protettivo in corsa tipo C, e sistemazione delle gruette relative (una per lato a poppa). Nel 1942 furono sbarcati perché non utili a queste unità.

Periodo bellico

Armamento

Allo scoppio della guerra furono reimbarcati gli impianti trinati lanciasiluri;

- sostituzione dell'armamento antiaereo con:
  - 7 mitragliere a.a. singole da 20/65 mm Breda, posizionate 2 sulle ali della controplancia, 2 ai lati della struttura prodiera, una a poppavia del fumaiolo AV, due sulla tuga a poppavia del fumaiolo AD (con sbarco del terzo telemetro da 3 m);
  - 2 mitragliere a.a. singole da 37/54 mm Breda a poppa, con sbarco del lanciasiluri poppiero (1942).

Unità della classe "Navigatori" in missione nel 1941. Si noti la lunga fila di mine in coperta.

- la dotazione per mitragliere, dopo la sostituzione delle armi a.a., risultò essere la seguente:
- mitragliere da 37/54 mm: 3060 colpi fra traccianti e scoppianti;
- mitragliere da 20/65 mm o da 20/70 mm: 2400 proiettili scoppianti con autodistruttore, per ciascuna arma.
- installazione di una colonnina per il tiro notturno su ciascuna ala di plancia, con comando a distanza del proiettore. Ciascuna colonnina portava una staffa per cannocchiale Astramar (12 x 24 x 48);
- potenziamento dell'armamento antisommergibile su alcune unità con bombe antisom di produzione tedesca, in particolare:
- 30 tipo WB-D da 150 kg;
- 10 tipo 1941/30 T "intimidatorie", da 60 kg.
- allungamento delle ferro-guide fino al castello di prora per la posa delle mine (per le unità destinate alla posa di mine).

Il radiotelemetro EC/3.ter italiano denominato "Gufo" imbarcato sul *Pancaldo.* (Fototeca USMM)

Varie

- A partire dalla fine del 1942 fu imbarcato su alcune unità della classe il radiotelemetro (radar); in particolare:
- sul *Malocello* il radiotelemetro FU/Mo 31, denominato "De.Te." (*Dezimetre Telegraphie*) dalla Regia Marina,[28] prodotto dalla ditta tedesca Seetakt;

(28) Funkmessgerät Fu. Mo 24/40 Ggl, denominazione tedesca dell'apparato.

- sul *Leone Pancaldo* (inizi 1943) e su *Da Recco*, *Da Noli* e *Vivaldi* (1943) il radiotelemetro EC/3.ter italiano, denominato "Gufo".[29]
- sempre dalla fine del 1942 fu imbarcato su alcune unità l'ecogoniometro per la ricerca dei sommergibili immersi.

Attività

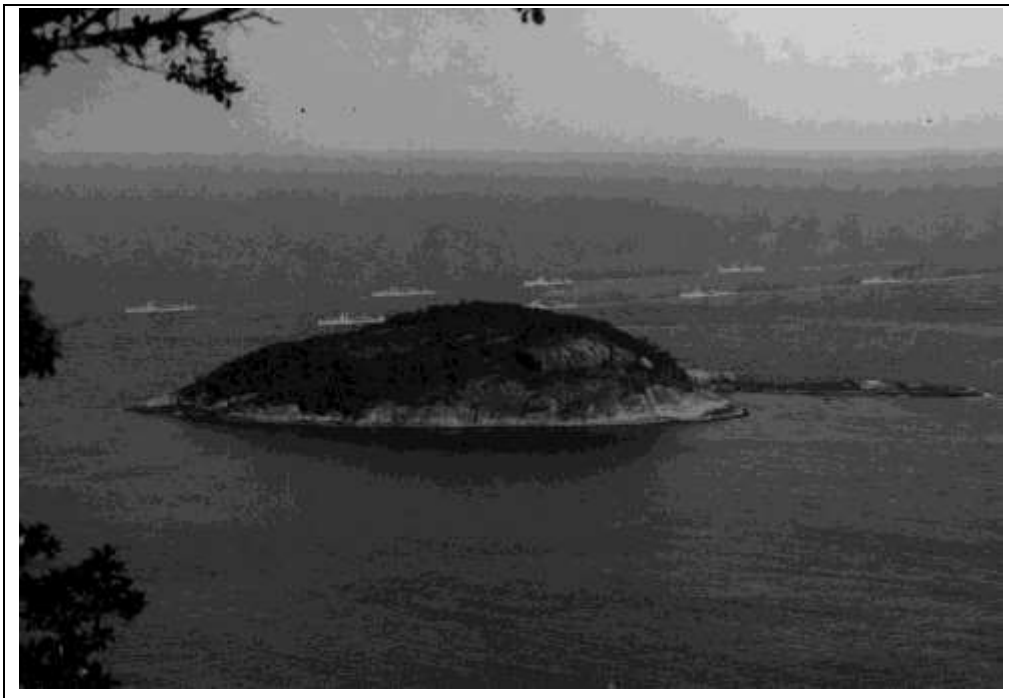
Queste unità ebbero una vita non molto lunga, ma sicuramente intensa, soprattutto durante il conflitto mondiale, al quale sopravvisse, ancorché in pessime condizioni, solo il *Da Recco*. Otto esploratori della classe parteciparono alla crociera di rappresentanza in Atlantico e di supporto alla trasvolata oceanica di Italo Balbo del 1931 (vds riquadro).

CAMPAGNA OCEANICA DIVISIONE ESPLORATORI (1930-1931)[a]

La Crociera aerea transatlantica Italia-Brasile, cui parteciparono quattordici Savoia-Marchetti S.55 con relativi equipaggi, si svolse dal 17 dicembre 1930 al 15 gennaio 1931. La missione per le otto unità navali della classe "Navigatori" durò 109 giorni, dei quali, in media, 37 di navigazione.
L'ammiraglio di divisione Umberto Bucci assunse il comando della Divisione Esploratori e alzò la sua insegna sul *Da Recco*.
Nel trasferimento verso Rio de Janeiro le unità furono suddivise in tre gruppi:
- I gruppo: *Nicoloso Da Recco*, *Luca Tarigo* e *Ugolino Vivaldi*
- II gruppo: *Antonio Da Noli*, *Lanzerotto Malocello* e *Leone Pancaldo*
- III gruppo: *Emanuele Pessagno* e *Antoniotto Usodimare*

I gruppi partirono dalla Spezia scaglionati per raggiungere le posizioni iniziali in attesa del passaggio degli aeromobili.

(29) Successivamente fu sbarcato dal *Da Recco*, per problemi di stabilità.



17 gennaio 1931. Arrivo della Divisione Esploratori a Rio de Janeiro. (Fototeca USMM)

In particolare, il II gruppo fu il primo a partire il 30 novembre 1930 per giungere a Orano il 3 dicembre. Poi toccò i porti di Ceuta (6-12-1930), Casablanca (8-12-30), Dakar (11-12-30) e Pernambuco (20-12-30). Da questa città brasiliana le tre unità raggiunsero le rispettive posizioni di scorta indipendentemente: il *Malocello* partì il 31-12-30 per Porto Natal [(b)] prima, e Fernando de Noronha[(c)] il giorno dopo (4-1-1931), il *Da Noli* prese il mare il 3-1-31 per raggiungere Fernando de Noronha il giorno dopo, e da qui le due unità proseguirono per la posizione di scorta aerea, mentre il *Pancaldo* partì il 3-1-31 per arrivare direttamente alla posizione assegnata.
Gli altri due gruppi partirono dalla Spezia il primo dicembre 1930 ma con itinerari diversi.
Il I gruppo giunse a Orano il 3-12-30, poi proseguì per Ceuta (6-12-30), Casablanca (11-12-30) e La Luz, in Gran Canaria (12-12-30). Da La Luz *Da Recco* e *Tarigo* proseguirono per Dakar (19-12-30), Bolama[(d)] (24-12-30) dove rimasero per la scorta. Il *Vivaldi* partì da La Luz il 29-12-30 per giungere a Dakar il 30-12-30 e posizionarsi per la scorta il 3-1-1931.

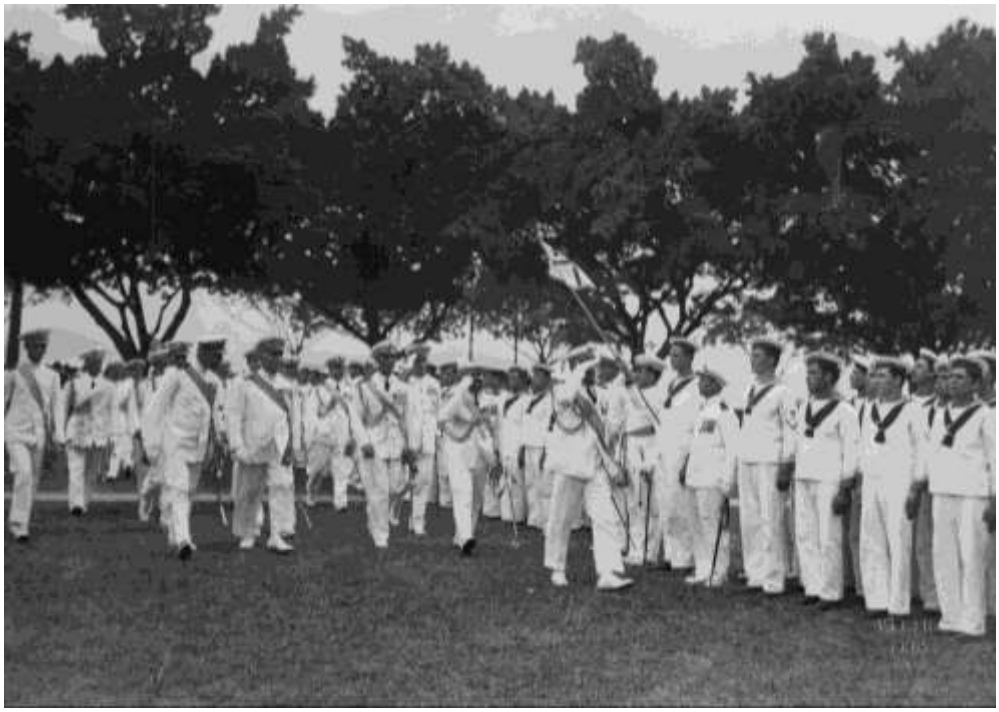
Il III gruppo giunse ad Almeira (Andalusia) il 3-12-1930 e proseguì per La Luz (9-12-1930), effettuando poi la scorta velivoli fra il porto atlantico marocchino di Kenitra e la cittadina del Sahara Occidentale di Villa Cisneros. Riunitesi le unità a Dakar il 27-12, il gruppo ripartì e diresse per Pernambuco (il *Pessagno*) e Bahia (l'*Usodimare*).
La Divisione si riunì il 15 gennaio in navigazione verso Rio de Janeiro, dove giunse insieme agli aerei della trasvolata atlantica.

Rio de Janeiro. Il presidente del Brasile a bordo del *Da Recco.* (Fototeca USMM)

La Divisione iniziò il viaggio di ritorno il 7 febbraio, e questa volta le unità furono suddivise in due gruppi:
- I gruppo *Da Noli*, *Malocello*, *Tarigo* e *Pancaldo*
- II gruppo *Da Recco*, *Pessagno*, *Usodimare* e *Vivaldi*

Il I gruppo seguì l'itinerario Pernambuco, Dakar, Las Palmas e Ceuta, dove arrivò il 10-3-1931.
Il II gruppo giunse prima a Bahia, poi Pernambuco e Fernando de Noronha. Il 21 febbraio il *Da Recco*, scortato dal *Vivaldi*, iniziò la navigazione di ritorno a Pernambuco per riparare l'avaria ai condensatori.[e] L'ammiraglio Bucci alzò

l'insegna sull'*Usodimare*, che con il *Pessagno* proseguì per Dakar, Santa Cruz de Tenerife e Ceuta dove giunse il 6 marzo.
Riunita la Divisione su sei unità, l'11 marzo fu ripresa la navigazione per Algeri e Gaeta dove giunsero il 18 marzo 1931.
Vivaldi e *Da Recco* rientrarono alla Spezia il 25-5-1931 dopo aver fatto sosta il 27-4-1931 a Pernanbuco, a Dakar il 7-5-1931, a Las Palmas il 14-5-1931 e a Ceuta il 20-5-1931.



Rio de Janeiro. Rassegna degli equipaggi della Divisione Esploratori da parte del Maresciallo d'Italia Italo Balbo. (Fototeca USMM)

(a) *Rapporto di navigazione della Divisione Esploratori da Spezia a Rio de Janeiro.* Comando Divisione Esploratori, fg. n. 76 del 28 gennaio 1931 a Ministero Marina, AUSMM, RB, b. 1718/4.
(b) Nello stato di Rio Grande del Nord, è il porto sud-americano più prossimo del continente europeo.
(c) Arcipelago situato a circa 350 km dalle coste più orientali del Brasile.
(d) Capitale della Guinea - ora Guinea-Bissau - fino al 1941, è su una delle isole Bijagos.
(e) Comando Divisione Esploratori, fg. n. 492 del 22 aprile 1931, "Rapporto" al Ministero Marina. AUSMM, *RB*, b. 1718.

Abbastanza intensa fu anche la partecipazione delle unità alle operazioni durante la Guerra civile spagnola, denominata ufficialmente "Campagna di Spagna".(30) La Regia Marina vi partecipò con

> un impegno navale prolungato, ma frammentario, espletatosi in modi diversi che vanno da quello umanitario del salvataggio di profughi e vite umane a quello perfettamente legale e di collaborazione internazionale per la difesa della neutralità nella zona di Tangeri o di protezione del traffico marittimo nel Mediterraneo, sotto l'egida del Comitato di Controllo Internazionale. Alternandosi a queste legittime attività, e a volte addirittura in contemporanea, si svolgeva un altro intervento meno limpido cosa che, del resto, può essere imputata a quasi tutte le Marine coinvolte, in un modo o nell'altro, in quel sanguinoso conflitto ma di grande aiuto per la causa della Spagna nazionalista. Si trattava del trasporto, a mezzo di navi mercantili con o senza scorta di unità da guerra, di rifornimenti, truppe volontarie e loro servizi logistici.
> Infine, si ebbe anche l'impiego offensivo occulto di mezzi subacquei e di superficie italiani, per stroncare l'opposto traffico di rifornimento ai repubblicani.
> Tutta questa intensa attività navale, … , non portò mai ad incontri o scontri a fuoco, proprio per la mancanza di un vero avversario o per la sua passività.(31)

Assolutamente di rilievo e di sacrificio fu il contributo fornito da queste unità durante il secondo conflitto mondiale, anche in un ruolo, quello della scorta ai convogli, per il quale non erano state realizzate.

(30) Regio decreto n. 1452 del 3 settembre 1942.

(31) F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 1992.

BORGHESE E LA DECIMA NELLA BUFERA

(1943-1945)

EZIO FERRANTE

Nelle convulse e drammatiche vicende dell'8 settembre 1943, molti alti ufficiali della Regia Marina che si trovavano a Roma, prima di assumere decisioni estreme, istituzionali e personali, che tali frangenti richiedevano, si recarono direttamente a casa del Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel,(1) "*che in tutta la Marina era circondato da profondo rispetto e considerato esempio di saldezza di carattere e di sentimento dell'onore militare*".(2) Alla Spezia invece, nel comando della X[a] Flottiglia MAS al Muggiano, il capitano di fregata Junio Valerio Borghese – Medaglia d'Oro al Valore Militare, il leggendario comandante del sommergibile *Scirè* dal 15 maggio 1943 – la sua scelta l'aveva già fatta in assoluta autonomia,

(1) "Grande Ammiraglio" non era un titolo onorifico, ma un grado reale per cui, chi ne era insignito, era perennemente in s.p.e. (servizio permanente effettivo), senza limiti di età, e infatti Revel, dalla sua nomina, il 4 novembre 1924, sino al 9 settembre, aveva avuto il proprio ufficio a Palazzo Marina.

(2) A cominciare dallo stesso ammiraglio Raffaele de Courten, ministro e capo di stato maggiore della Marina, che rievoca tale incontro, avvenuto la sera stessa dell'8 settembre; Ufficio Storico della Marina Militare, *Le Memorie dell'ammiraglio De Courten (1943-1946)*, Gaeta, Stab. Tip. Militare, 1993, p. 234 e, inoltre, E. Ferrante, *Il Grande Ammiraglio Paolo Thaon di Revel*, supplemento alla *Rivista Marittima*, n. 8/9, 1989, p. 134 sg. (con ulteriori precisazioni al riguardo) e M. Bordogna (a cura di), *Junio Valerio Borghese e la X[a] Flottiglia MAS*, Milano, Mursia, 1995, p. 59 (per quanto attiene al colloquio Revel-ammiraglio Antonio Legnani). Un testo, quest'ultimo, molto importante perché "presenta gli avvenimenti degli ultimi venti mesi di guerra sulla base dei diari, memorie, rapporti, relazioni, testimonianze e lettere di Borghese stesso", mostrando così una straordinaria coincidenza di fonti documentali (e quindi di esposizione) con la *Storia inedita della Decima al Nord*, che ci apprestiamo ad analizzare.

con "un esiguo numero di volontari, in gran parte ufficiali"[3] che avevano deciso di rimanergli accanto pur dopo che, in un'assemblea generale, "aveva lasciato libero ciascuno di decidere secondo coscienza", all'insegna del "*chi vuole rimanere, resti, chi vuole andare, vada*". Rifiuto dell'armistizio con gli anglo-americani e delle sue modalità,[4] i cui effetti devastanti erano alla Spezia sotto gli occhi di tutti,[5] continuazione della guerra a fianco dei tedeschi "con parità di diritti e di doveri", sotto bandiera italiana e con divisa italiana. È questa la sostanza dell'accordo Borghese-Berninghaus del 14 settembre (sanzionato poi a Berlino il 28 dal *Gross Admiral* Doenitz), nove giorni prima cioè della formazione del governo di quella che sarebbe stata la Repubblica sociale italiana, peraltro "impensata e improbabile ancora a metà settembre". Fatti pressoché noti che rimbalzano nel *mare magnum* della storiografia e della memorialistica sulla Decima, cui si può aggiungere ora una fonte inedita, costituita da una breve storia della Decima al Nord, che chi scrive ha avuto la ventura di ritrovare in un dimenticato fondo di archivio.[6]

---

(3) *Ibidem*, p. 35, Sicché "dei quattrocento che erano non ne rimane che un centinaio" (G. Pansa, *Borghese mi ha detto*, Milano, Palazzi, 1971, p. 24).

(4) "Se Badoglio ci avesse fatto uscire dalla guerra in modo decoroso e onorevole, avrei obbedito. Se Umberto di Savoia o il duca d'Aosta si fossero messi a capo delle Forze armate abbandonate a se stesse, avrei obbedito. Ma con il loro comportamento i capi responsabili del Paese avevano abdicato alle loro prerogative, perdendo così, secondo la mia etica, ogni autorità e diritto di impartire ordini. Era per me inammissibile che, dovendosi sottrarre alla guerra e all'alleanza, lo si facesse in modo così ipocrita e indecoroso. *Una guerra si può vincere o perdere, ma si deve saper perdere con onore*" (M. Bordogna, *op. cit.*, p. 39).

(5) "La guarnigione militare della Spezia, composta di varie migliaia di soldati e soprattutto marinai (il solo Deposito del Corpo Reale Equipaggi aveva in forza 5000 uomini) si dileguò come nebbia al sole", ricorda Borghese. Arsenali, magazzini militari, uffici, depositi e armerie rimasero incustoditi e a disposizione della teppaglia che ne approfittò per dedicarsi al saccheggio e a distruzioni vandaliche" (ivi, p. 33), e "quello che non passò nemmeno nell'anticamera del cervello di Borghese" – ribadisce la nostra *Storia* – "fu che si dovesse abbandonare il proprio posto di combattimento – da cui la X[a] dipendeva – e, travestiti in borghese, si dovesse fuggire, abbandonando militari dipendenti e relativo materiale" (p. 3).

(6) Archivio Centrale dello Stato (ACS), *Archivi di famiglie e persone*, Carte Spampanato (estremi cronologici 1931-1955), b. 2, f. R.S.I., "Decima Mas" (dattiloscritto sull'attività della X[a] dalla costituzione allo scioglimento), senza data (redatta presumibilmente nell'immediato dopoguerra, *terminus ante quem*, per tutta una serie di riferimenti interni, il 1947), unico elemento di corredo, nota dattiloscritta (in riproduzione fotografica) con firma autografa di Borghese, prot. 0393/V in data 25 gennaio 1945, di cui parleremo in particolare, e due volantini con gli inni della Decima e del San Marco. Lo stile

Si tratta di una breve storia, appena 32 pagine dattiloscritte, molto fitte invero (52 righe ogni cartella al posto delle canoniche 30), in cui non si ha certo l'ambizione di ripercorrere in maniera esaustiva il complesso assetto ordinativo della Decima e le sue vicende operative, sia sul fronte esterno, per terra e per mare, sia su quello interno, ma semmai richiamarne l'attenzione su alcuni profili specifici (all'uopo con particolari che, ancor oggi, risultano inediti) e, soprattutto, battere sul tasto di quella che possiamo chiamare "la diplomazia parallela" di Borghese, la sua disponibilità a trattare, sia con i gruppi locali della Resistenza sia con la Regia Marina al Sud, nella prospettiva di quelli che, pur in piena guerra, venivano percepiti (e la politica, ricordiamo è soprattutto *percezione*) come gli interessi superiori del Paese.

Ne è autore un personaggio all'epoca molto noto, l'avvocato Bruno Spampanato (1902-1960),[7] sia come giuslavorista corporativo sia come brillante giornalista (aveva diretto, da ultimo, *Il Messaggero* di Roma fino al giugno 1944); autore di numerose opere di carattere politico e sociale che, trasferitosi al Nord, col suo grado di capitano, era molto seguito per la sua rubrica radiofonica quotidiana su Radio-Fante, trasmessa dalla sede milanese di via Rovani. A lui si rivolge Borghese con la nota citata chiedendogli di "*voler sovraintendere a tutta l'attività di propaganda e di stampa della Decima Flottiglia MAS*",[8]

---

freddo e burocratico, quasi notarile, lungi dalle risorse della penna brillante di Spampanato giornalista, e più conforme, semmai, allo stile di Spampanato avvocato, fa quasi pensare a una "memoria difensiva" a fini giudiziari, forse proprio in vista del processo che lo vide coinvolto (e i cui esiti furono condonati dall'amnistia del guardasigilli Togliatti), ovvero di quello di Borghese, che ebbe inizio il 15 ottobre 1947, davanti alla sezione speciale della Corte di Assise di Roma. Nel 1953 venne eletto deputato nelle liste del MSI nella circoscrizione Napoli-Caserta.

(7) Profilo biografico in http://it.wikipedia.org/wiki/BrunoSpampanato e legislature.camera.it/III Legislatura-Discussioni-Seduta del 9 febbraio 1960, *Commemorazione dell'ex deputato Bruno Spampanato*, già deputato alla II legislatura, p. 12946-12948.

(8) Modello di comunicazione, sia interna sia esterna che, come noto, Borghese curava moltissimo; cfr. all'uopo i libri di Pasca Piredda, *L'Ufficio Stampa e Propaganda della X Flottiglia MAS: persone e vicende*, e *La Ragazza della Decima* (rispettivamente, Bologna, Lo Scarabeo, 2003, e Sassari, Delfino, 2010). Scritti proprio da chi era stata scelta da Borghese, prima di Spampanato, per 'curare l'immagine' della sua formazione come capo dell'Ufficio stampa e propaganda. La prima donna a rivestire il grado di tenente di vascello in Italia e a trovarsi a dirigere, in tempo di guerra, un ufficio tutto maschile. Alle sue dipendenze lavoravano infatti, sino alla fine del '44, il responsabile della propaganda capitano Cocchia, i tenenti addetti alla stampa Genta e Zanfagna, il tenente Luxardo, titolare della fotografia, e lo stesso capitano Spampanato, responsabile delle radio, prima di sostituirla.

Un'immagine di Bruno Spampanato, autore della nostra "storia", ai microfoni di *Radio-Fante* che, nell'ultima trasmissione del 25 aprile 1945, con un colpo di mano, *in extremis* ribattezzò *Radio-Decima Mas*.

– conferendogli in tal senso – "*pieni poteri di decisioni, di indirizzi e di organizzazione*" – aggiungendo però a penna, a scanso di equivoci – "*in perfetto preventivo accordo con me*". Infine, per il rifiuto di qualsiasi compenso, lo ringrazia per la sua azione disinteressata, che, "*dettata solo dalla fede nei comuni ideali, ti dà diritto di considerarti uno dei nostri, come tutti i nostri, votato solo alla suprema Idea della Patria da riscattare e da riaffermare con le armi, ma anche con l'esempio morale di un'incondizionata dedizione*". Il principale frutto di quest'impegno sarà il settimanale *L'Orizzonte*, stampato dalla Decima a Milano, primo numero in data 29 gennaio 1945, in sostituzione del quindicinale *La Cambusa*, destinato però, per i suoi contenuti innovativi, come "giornale di idee" alieno dalla retorica imperante e "fortemente polemico contro il gerarchismo",[(9)] a una breve vita per i contrasti vivacissimi con le autorità civili e militari della Repubblica (terzo e ultimo numero 12 febbraio '45, dopo aver raggiunto la tiratura di ben 25 mila copie).[(10)] In buona sostanza "*il più bel giornale della RSI*", come ebbe a dire lo stesso Mussolini, sempre occulto regista della

(9) "Con il giornalista Bruno Spampanato fondammo il settimanale *L'Orizzonte* che, pur nella sua breve vita, costituì *una voce nuova, coraggiosa e, soprattutto, anticonformista e 'super partes' "*, afferma lo stesso Borghese (M. Bordogna, *op. cit.*, p. 159).

(10) Le cui traversie sono state illustrate da Ricciotti Lazzero, *La Decima MAS. La Compagnia di ventura del 'Principe nero',* Milano, Rizzoli, 1984, p. 172-195, G. Bocca, *La Repubblica di Mussolini*, 1994, p. 281-283 e L. Ganapini, *La Repubblica delle Camicie nere. I combattenti, i politici, gli amministratori, i socializzatori*, Milano, Garzanti, 2010, p. 67.

stampa anche ai tempi di Salò[11] prima di ordinarne… la definitiva soppressione! Quel che è importante rilevare è che la pur breve (e agitata) esperienza mette però il "capitano" avvocato Spampanato, negli ultimi quattro mesi di guerra, in diretto e personale contatto con Borghese e la vita interna della Decima, le cui vicende seguirà fino alla fine, diventandone così, come vedremo, un prezioso testimone. Una testimonianza che il Nostro mette a frutto nella sua storia della Decima, che, sebbene rimasta inedita, fornirà allo stesso materiale da sviluppare nella sua successiva e ben più vasta opera,[12] con la quale ripercorrerà tutta la storia politica della RSI, corroborando così il suo impegno politico del dopoguerra.

Decima, marinai! Decima, comandante!

Il primo punto d'interesse su cui fa leva la nostra *Storia* è il successo del reclutamento della Decima, tanto più eclatante nel contesto rutilante delle più disparate formazioni militari della RSI, tutte impegnate, in acerrima concorrenza tra loro, a strapparsi uomini e mezzi disponibili. "*A cosa deve la Decima il suo ascendente fra le FF. AA. della R.S.I.?*", si chiede Spampanato. Alla formula di arruolamento esclusivamente volontaria ("nessuna forma di costrizione è ammessa"), all'autonomia (nel campo logistico, organico, della giustizia e disciplina, amministrativo) e al prestigio di cui gode la formazione, unitamente al suo professato carattere non-ideologico, oltre a quella che allora appariva come una vera e propria 'rivoluzione' del suo modello organizzativo. *Rancio e divisa unici per tutti − ufficiali, sottufficiali e marinai − uguaglianza di diritti per tutti e doveri proporzionalmente crescenti col grado, uniche promozioni quelle sul campo per meriti di guerra*, finiscono per assicurarne l'indubbio successo.[13]

(11) V. Paolucci (a cura di), *I quotidiani della Repubblica Sociale italiana*, Urbino, Argalia, 1987.

(12) *Contromemoriale*, ed. *L'Illustrato*, 1952, 3 vol., ristampa, Roma, CEN, 1974.

(13) "*All'animo dei suoi volontari*" – precisa ancora il Nostro − *inconsciamente sentivano che era la civiltà contro la barbarie. Quindi l'aspirazione verso una fine onorevole e non vergognosa (badogliana)* [sic] *e la linea di condotta tenuta con gli alleati tedeschi, leale, ma fiera e dignitosa*". La dialettica civiltà-barbarie costituiva un tema topico dell'epoca rilanciato dal filosofo Giovanni Gentile che, già nel suo celebre discorso al Campidoglio del 24 giugno 1943, aveva condannato "*i novissimi barbari*" che "*con le loro macchine brute*" stavano mettendo a ferro e fuoco l'Italia "*senza una luce di onore militare*". Per quanto era possibile in quelle circostanze, il filosofo voleva dire che "*la guerra era probabilmente perduta sul campo di battaglia, ma poteva essere vinta sul piano morale con una forte manifestazione di dignità e solidarietà nazionali*",

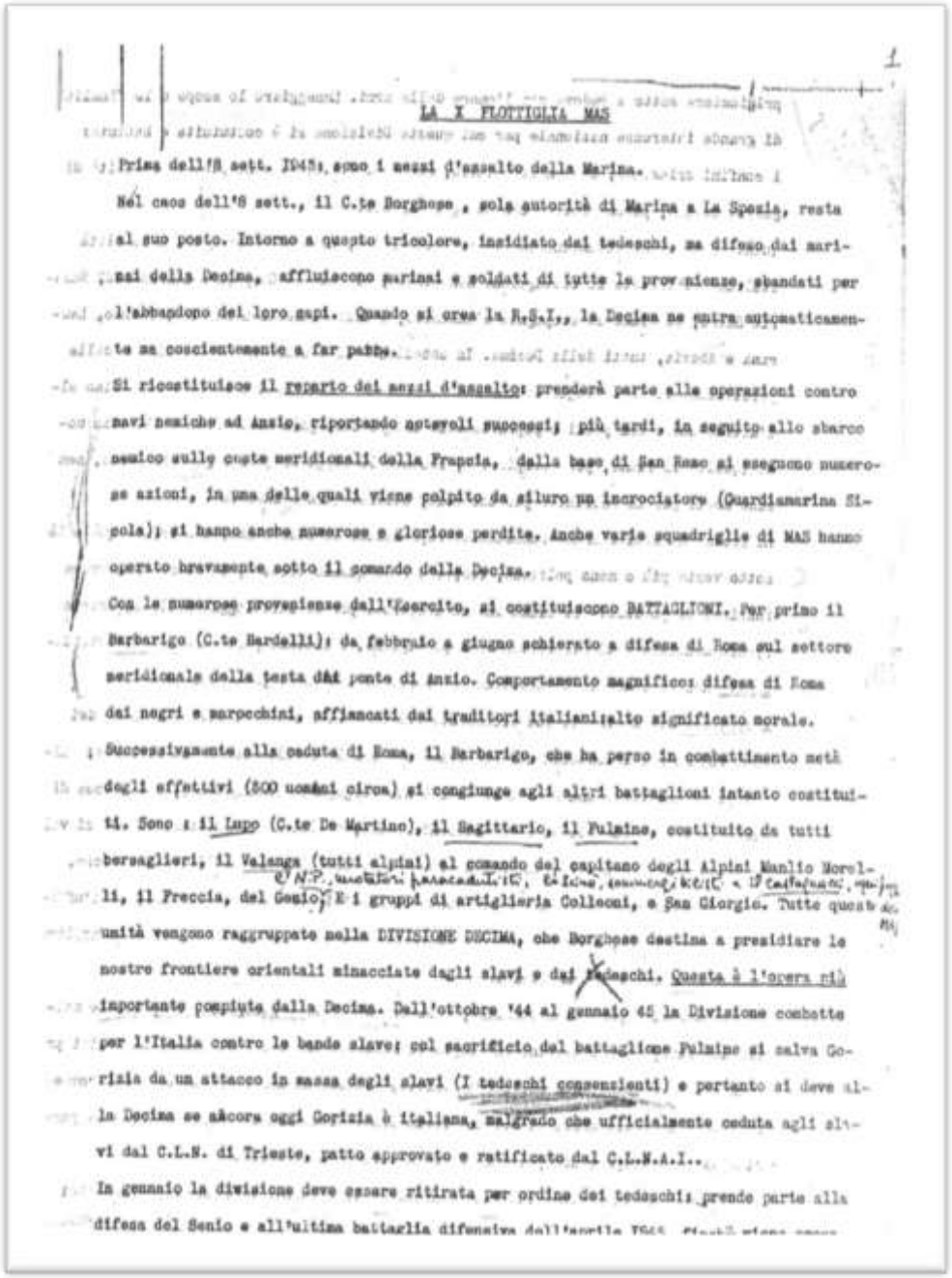
Tant'è che lo stesso Borghese, in una relazione sugli uffici reclutamento della Decima in data 31 agosto 1944,[14] si vanterà di aver arruolato 12 817 volontari su ben "ventimila" uomini che si sono presentati. Fra questi, dice la nostra fonte, il maresciallo Graziani – ministro delle Forze Armate (prima) e della Difesa nazionale (poi) – ne avrebbe prelevato cinquemila per costituire la divisione San Marco (di fanteria di Marina sì, ma alle dipendenze dell'Esercito che, dopo l'addestramento a Grafenwöhrn Germania, sarebbe stata inquadrata nell'Armata Liguria, di cui avrebbe seguito le sorti). Curioso e inedito poi il fenomeno della "sparizione dei militari della Decima", sulla quale parimenti la *Storia* si sofferma, nel senso che, sebbene all'inizio "gli spariti" venissero considerati disertori, si venne a scoprire invece che "*erano stati assorbiti da organizzazioni speciali germaniche, che intendevano usarle per compiti di informazioni e sabotaggio militare oltre le linee*". Donde l'impegno di Borghese di opporsi decisamente a tale prassi, stabilendo con i tedeschi che "nessun militare della X[a] potesse essere assorbito da enti germanici senza la sua esplicita autorizzazione scritta", tanto più che "a questo servizio (informazioni e sabotaggio) provvediamo per conto nostro!". A tale fine si precisa come venne creato, nel settembre '44, il Btg. Vega, accasermato presso il Golf Club di Villa D'Este a Montorfano (Como), nome di copertura di un gruppo di cento militari circa, veterani del Btg. "Nuotatori Paracadutisti", al comando del ten. vasc. Mario Rossi, "per ardite missioni oltre le linee", al quale, oltre "al fare scuola per la preparazione di nuclei di specialisti", venne anche affidato il compito di "seguire l'attività del personale ancora dipendente dai germanici e recuperarlo".[15]

In buona sostanza la Decima al Nord si presenta come "*organizzazione volontaria militare navale col compito della salvaguardia degli interessi della Marina italiana contro a tutti gli stranieri*".

S. Romano, "Dal Campidoglio a Salò" in *Giovanni Gentile. La Filosofia al potere*, Milano, Bompiani, 1984, p. 282-290.

(14) Per i riscontri archivistici e bibliografici al riguardo, L. Ganapini, *op. cit*., p. 62, nota 124.

(15) Per una corretta conoscenza storica, ai brevi cenni di Spampanato bisogna ora aggiungere i testi di A. Bertucci, *Guerra Segreta oltre le linee, I "Nuotatori Paracadutisti" del Gruppo Ceccacci (1943-1945)*, Milano, Mursia, 1995 e G. Cavalleri, *La Gladio del Lago. Il gruppo "Vega" tra J. V. Borghese, RSI, servizi segreti americani e l'Italia del dopoguerra*, Varese, Essezeta-Arsterigere, 2006.



LA X FLOTTIGLIA MAS

Prima dell'8 sett. 1943: sono i mezzi d'assalto della Marina.

Nel caos dell'8 sett., il C.te Borghese, sola autorità di Marina a La Spezia, resta al suo posto. Intorno a questo tricolore, insidiato dai tedeschi, ma difeso dai marinai della Decima, affluiscono marinai e soldati di tutte le provenienze, sbandati per l'abbandono dei loro capi. Quando si crea la R.S.I., la Decima ne entra automaticamente ma coscientemente a far parte.

Si ricostituisce il reparto dei mezzi d'assalto: prenderà parte alle operazioni contro navi nemiche ad Anzio, riportando notevoli successi; più tardi, in seguito allo sbarco nemico sulle coste meridionali della Francia, dalla base di San Remo si eseguono numerose azioni, in una delle quali viene colpito da siluro un incrociatore (Guardiamarina Sicola); si hanno anche numerose e gloriose perdite. Anche varie squadriglie di MAS hanno operato bravamente sotto il comando della Decima.

Con le numerose provvigioni dall'Esercito, si costituiscono BATTAGLIONI. Per primo il Barbarigo (C.te Bardelli): da febbraio a giugno schierato a difesa di Roma sul settore meridionale della testa di ponte di Anzio. Comportamento magnifico: difesa di Roma dai negri e marocchini, affiancati dai traditori italiani: alto significato morale. Successivamente alla caduta di Roma, il Barbarigo, che ha perso in combattimento metà degli effettivi (800 uomini circa) si congiunge agli altri battaglioni intanto costituiti. Sono: il Lupo (C.te De Martino), il Sagittario, il Fulmine, costituito da tutti bersaglieri, il Valanga (tutti alpini) al comando del capitano degli Alpini Manlio Morelli, il Freccia, del Genio, e i gruppi di artiglieria Colleoni, e San Giorgio. Tutte queste unità vengono raggruppate nella DIVISIONE DECIMA, che Borghese destina a presidiare le nostre frontiere orientali minacciate dagli slavi e dai tedeschi. Questa è l'opera più importante compiuta dalla Decima. Dall'ottobre '44 al gennaio 45 la Divisione combatte per l'Italia contro le bande slave: col sacrificio del battaglione Fulmine si salva Gorizia da un attacco in massa degli slavi (I tedeschi consenzienti) e pertanto si deve alla Decima se ancora oggi Gorizia è italiana, malgrado che ufficialmente ceduta agli slavi dal C.L.N. di Trieste, patto approvato e ratificato dal C.L.N.A.I..

In gennaio la divisione deve essere ritirata per ordine dei tedeschi: prende parte alla difesa del Senio e all'ultima battaglia difensiva dell'aprile 1945.

La prima pagina della storia inedita della Decima al Nord, oggetto del presente studio.

X° FLOTTIGLIA M. A. S.

IL COMANDANTE

Milano lì, 25 Gennaio 1945

Caro Spampanato,

sono assai lieto della tua decisione di aderire alla richiesta che ti ho fatta di voler sovrintendere a tutta l'attività di propaganda e di stampa della Decima Flottiglia Mas.

Ti confermo - e in tale senso ho dato ordini agli organi dipendenti - che hai pieni poteri di decisioni, di indirizzi e di organizzazione, in perfetto preventivo accordo con me.-

Desidero anche esprimerti il mio ringraziamento, con quello della Decima, per il tuo categorico rifiuto di qualsiasi compenso per l'incarico che hai assunto e per la collaborazione anche firmata che darai al Giornale, come per tutte le iniziative che prenderai.

Questa tua disinteressata azione, che ti è dettata solo dalla fede nei comuni ideali, ti dà diritto di considerarti uno dei nostri, come tutti i nostri, votato solo alla suprema Idea della Patria da riscattare e da riaffermare con le armi, ma anche con l'esempio morale di un'incondizionata dedizione.

Ti saluto cordialmente

(J. Valerio Borghese)

Avv. BRUNO SPAMPANATO
Albergo Plaza
MILANO

Lettera di Borghese a Bruno Spampanato in data 25 gennaio 1945.

In tal senso la X[a] Flottiglia M.A.S., "già nome di copertura dell'organizzazione che, nei trentanove mesi di guerra precedenti, aveva svolto l'incarico dello studio, preparazione, addestramento e impiego dei mezzi d'assalto", riprende la propria attività alle dipendenze formali del sottosegretariato alla Marina, con cui talora i rapporti non furono propriamente idilliaci, e al riguardo non v'è chi non veda come "*l'unica Marina Repubblicana che ancora funzionasse con insegne italiane*

era il gruppo di unità costituito dalla Decima Mas e che le altre forze navali repubblicane esistevano solo sulla carta".[16] Si tratta innanzitutto di procurarsi, alla garibaldina, l'equipaggiamento individuale, armi, mezzi e carburante, magari ricorrendo al mercato nero o sottraendolo ai tedeschi spesso con "beffe" di dannunziana memoria, di cui la memorialistica della Decima non manca di compiacersi.[17] Quindi con "apposite squadre di recupero, si procedette al rinvenimento e recupero di quanto materiale bellico era possibile – specialmente di quello già appartenente alla marina … curandone il ripristino d'efficienza e l'approntamento militare … e riprendendo la sorveglianza tecnica presso le ditte costruttrici delle costruzioni navali in corso e rastrellando tutti i mas disponibili – assicurandoli così alla marina italiana in contrasto a quella germanica… nel complesso" – conclude il Nostro al riguardo dell'*attività bellica navale*[18] – "attraverso enormi difficoltà costituite essenzialmente dall'ostruzionismo della marina germanica (dettato da diffidenza) si riuscì a mettere in piedi tutte le attività belliche specifiche della vecchia X^{a} MAS. Ed

(16) Come fa rilevare Raffaele La Serra nel suo libro di memorie, *Con il Battaglione Valanga della Decima Mas*, Genova, CLU, 2012, p. 152 sg., tanto più che lo stesso sottosegretario alla Marina e capo di s.m., ammiraglio Sparzani, con Borghese sottocapo di s.m., non si perita di affermare che "*la Marina può contare solo sui volontari della Decima*", senza parlare dell'armamento, per il quale "i tedeschi non ritengono di poter dare ai marinai italiani neppure una modestissima prova di fiducia" (L. Ganapini, *op. cit.*, p. 82 e 74).

(17) Ricchi di particolari al riguardo, oltre al testo citato di R. La Serra, ricordiamo, a titolo esemplificativo, quelli di A. Zarotti, *I Nuotatori Paracadutisti* (Milano, Auriga, 1990), M. Gamberini, *Battaglione Fulmine* (Bologna, Lo Scarabeo, 1994), N. Buttazzoni, *Solo per la Bandiera*, (Milano, Mursia, 2002), P.F. Malfettani, *Il Btg. Risoluti della Decima MAS* e S. Zeloni, *Per l'onore d'Italia 'Mai Morti'. Diario del Btg. Arditi Sagittario X^{a} MAS* (Pinerolo, Novantico, 2008 e 2009) e G. Bonvicini, *Battaglione Lupo X^{a} Flottiglia MAS* (Genova, CLU, 2011).

(18) In cui rapidamente traccia un quadro delle scuole di formazione: Sesto Calende (mezzi d'assalto di superficie), Valdagno (gruppo gamma), Portofino prima, Portorose (Pola) poi (scuola sommozzatori), e delle basi operative navali che, progressivamente, si spostano in funzione dell'avanzata nemica, sia da sud (da Terracina a Fiumicino a Porto Santo Stefano e Camaiore) sia da ovest (da Villefranche a San Remo e Savona), mentre in Adriatico si stabilisce la base Est nell'isola di Brioni. Per una visione più approfondita delle vicende operative sul mare, che nella nostra *Storia* sono lasciate sullo sfondo, in particolare, cfr. G. Pisanò, *Le Forze armate della Repubblica Sociale Italiana (1943-1945)*, Roma, ed. VISTO, vol. 2, 1982, p. 997 ss., S. Nesi (già comandante della "Base Est" e protagonista della 'beffa di Ancona', l'ultima missione della Decima in Adriatico), *Decima Flottiglia nostra*, Milano, Mursia, 1986 e *Rivisitando storie già note di una nota flottiglia*, Milano, Lo Scarabeo, 2002, oltre a E. Nistri, *L'Ultimo assaltatore. Sergio Denti dalla Regia Marina alla Decima MAS,* Firenze, Sassoscritto ed., 2012.

ancora una volta il valoroso marinaio italiano poté cimentarsi – spesso con successo contro il nemico inglese – pur nelle difficilissime condizioni dovute al fatto che il controllo dei nostri mari e dei nostri cieli era – per supremazia di mezzi – completamente in mano nemica".

Nata sul mare e per il mare, povera di mezzi ma ricca di uomini, la Decima al Nord punta sulla fanteria di Marina, organizzando i vari "battaglioni" che si erano andati mano a mano aggregando all'insegna del *joint* (non solo marinai, ma bersaglieri, paracadutisti e alpini, con uno spettro d'età che va dai minorenni ai veterani delle mille battaglie d'Africa, d'Albania e di Russia). I primi battaglioni sono il "Maestrale", poi denominato "Barbarigo", l'"Ennepi" (Nuotatori Paracadutisti) e il "Lupo", raggruppati nel Reggimento San Marco e poi confluiti nella *Divisione Decima*, formalmente costituita il 1° maggio 1944, su due reggimenti di fanteria (compagnia comando più tre battaglioni cadauno) e uno di artiglieria su tre gruppi (più i due battaglioni del genio collegamenti "Freccia" e complementi "Castagnacci") e, quindi, alla vigilia della fine, l'11 febbraio 1945, sarà poi suddivisa per ragioni funzionali-operative in due "Raggruppamenti".[19]

Il fronte interno

Nell'architettura della nostra *Storia*, quanto siamo andati sinora illustrando rispetto alla genesi, l'organizzazione e l'impiego operativo della Decima, sembra rivestire soltanto un ruolo propedeutico rispetto ai temi di fondo che sembrano interessare più da vicino il nostro Autore. Il primo dei quali è costituito dai "rapporti di Borghese sul fronte interno", cioè con le autorità

(19) Al comando, rispettivamente, dei capitani di vascello Di Giacomo (I Raggruppamento: Btg. "Lupo", "Barbarigo", "Ennepi", gruppo artiglieria "Colleoni" e una compagnia del Btg. genio collegamenti "Freccia") e De Martino (II Raggruppamento: Btg. "Sagittario", "Fulmine", "Valanga", più btg. "Freccia" − meno una compagnia − due gruppi artiglieria, "San Giorgio" e "Colleoni" oltre al btg. complementi "Castagnacci"). Inoltre esistevano ben tredici formazioni autonome (Btg. costiero "Risoluti", battaglioni presidiari ("Pegaso" e "San Giusto"), distaccamenti presidiari ("Torino" e "Milano") e compagnie presidiarie ("Nazario Sauro", "Gabriele d'Annunzio" e "C.te Bardelli"), Btg. sabotatori "Vega" e sommergibilisti "Scirè", gruppo contraereo "Q", btg. allievi "Serenissima" e, infine, servizio ausiliario femminile "SAF Decima". Per un quadro delle forze e dei comandi della Decima, cfr. R. Bordogna, *op. cit*., p. 240-245.

politiche della Repubblica, i tedeschi in casa, che la fanno ovviamente da padroni[20] e, infine, la resistenza stessa.

Sui rapporti con le autorità politiche e militari della Repubblica, invero il Nostro è molto reticente, sebbene abbia vissuto direttamente e personalmente, sulla propria pelle come direttore, le polemiche che si erano scatenate, come accennato, sul settimanale della Decima *L'Orizzonte*, una classica tempesta in un bicchiere d'acqua, di cui, si badi bene, non fa cenno alcuno nella sua *Storia*. Il suo fine evidentemente è quello di presentare, nel contesto della RSI e dei suoi venti mesi di vita, un tutto compatto, sotto il profilo sia politico sia militare, tutto proteso, senza smagliature, al raggiungimento dei propri obiettivi, anche se così di fatto non è, specialmente per la Decima. La più grave omissione è il non far menzione di quella che è passata alla storia come "*la grana di La Spezia*" nel gennaio 1944, cioè la rivolta dei marò della Decima e l'arresto di Borghese stesso. In estrema sintesi, per informazione del lettore, le accuse del sottosegretario alla Marina, il capitano di vascello Ferruccio Ferrini, e la sua volontà di porre la Decima sotto il diretto controllo della Marina da guerra repubblicana, unitamente alle velenose informative delle occhiute autorità di polizia,[21] che intendono mettere fuori gioco Borghese stesso, innescano l'incendio che esplode quando, in assenza di Borghese, arrivano alla Spezia il capitano di vascello Bedeschi e il suo vice, capitano di fregata Tortora, inviati da Ferrini per assumere la guida della formazione. Ma i marò non ci stanno, li arrestano, li processano seduta stante come "ufficiali badogliani", consegnandoli quindi alla banda fiorentina del famigerato "centurione Carità". Poi quando si sparge la notizia dell'arresto dello stesso Borghese nell'anticamera dello studio di Mussolini a villa delle Orsoline, e della sua traduzione nella fortezza di Brescia, minacciano addirittura "una marcia sul Garda", nonché di passare armi e bagagli nelle formazioni italiane al diretto

(20) "*I tedeschi sono padroni duri*" – aveva profeticamente detto a Ciano l'ambasciatore francese André François Poncet al momento della consegna della dichiarazione di guerra italiana – "*ve ne accorgerete anche voi*" (G. Ciano, *Diario 1939-43*, Milano, Rizzoli, 1971, p. 314).

(21) "(La Decima) ha un numeroso ufficio informazioni e uno politico, che svolge *attività non nota* e che ubbidisce esclusivamente ai suoi voleri (di Borghese). Ha rifiutato di prendere ordini dal centro e il gruppo dei suoi ufficiali (il cosiddetto *partito delle Medaglie d'oro*) [cioè Borghese, Grossi e Arillo] tenderebbe ad assumere il supremo comando della Marina repubblicana. Molte unità della Decima sono già pronte per *azioni non specificate*", come riporta Giampaolo Pansa, "L'Armata del Principe", *Il Gladio e l'Alloro*, Milano, Mondadori, 1991, p. 189.

comando dei tedeschi! Ma il dramma subito si stempera,[22] con il "siluramento" dello stesso Ferrini e la piena riabilitazione del principe (che diventa peraltro sottocapo di stato maggiore della Marina con il nuovo sottosegretario ammiraglio Sparzani) e che, il 9 febbraio, saluta solennemente il Btg. "Barbarigo" in partenza per il fronte di Anzio, la prima formazione militare della Repubblica a combattere contro gli anglo-americani. Ma la diffidenza e i sospetti delle autorità fasciste continueranno, sia nei rapporti dei prefetti[23] (che allora si chiamavano "capi della provincia") sia nelle informative della Guardia nazionale repubblicana,[24] che tallonano la Decima, additandone, di continuo, i comportamenti ritenuti eversivi sia di Borghese sia dei suoi principali collaboratori, seguendone ogni movimento, registrandone ogni affermazione che possa dare adito a sospetti. Da Pasca Piredda, capo dell'ufficio stampa e propaganda prima di Spampanato, che in maniera sibillina afferma: "*Fra poco Mussolini andrà a piedi e noi in macchina*!" (tanto più che, all'epoca, sulla Decima circolava la battuta: "*X^ Mas, tre mas e tremila macchine"*) al capitano di corvetta, Medaglia d'Oro al Valore Militare Mario Arillo che, in un discorso al "gruppo Todaro" di Sesto Calende, dice: "*Voi dovete solamente eseguire gli ordini, siano essi contro gli inglesi che … contro i tedeschi*". Sino a registrare le note più cupe delle stesse affermazioni di Borghese[25] che, rivolto ai suoi, si lascia andare a un discorso del genere: "*Voi vedete qual è la situazione attuale e poiché non siete dei*

(22) ACS, *Segreteria particolare del Duce, Carteggio riservato*, b. 73, f. 644, sf. 12/c, Inchiesta del Generale Federico Magrì sulla rivolta della X Flottiglia Mas (11-31 gennaio 1944), indirizzata al Duce e p.c. al Ministero delle FF.AA., si conclude con proposte di denuncia all'autorità giudiziaria militare e l'adozione di provvedimenti disciplinari. Stupefatto rimane il generale, pluridecorato e mutilato di guerra, quando, prima di finire la propria inchiesta, incontra alla Spezia Borghese, che gli riferisce di essere stato incaricato, a sua volta, direttamente da Mussolini di condurre un'altra inchiesta sui fatti in parola.

(23) L. Ganapini, *op. cit.*, p. 65 sg. (con rapporti dalle prefetture di Piacenza, Aosta, Milano, che vertono sostanzialmente tutti sullo stesso tema, cioè "*la Decima che vuole sottrarsi a ogni controllo*", "*la Decima che non sente altro che Borghese*" e "*La Decima abituata a considerarsi Decima più che forza armata della Repubblica*".

(24) ACS, *SPD-CR*, b. 73, f. 644, sf. 12/d, "Situazione della X Flottiglia Mas e atteggiamenti del comandante Borghese" (si tratta di tre informative in data 3 ottobre e 11 dicembre 1944, 27 febbraio 1945, che affastellano accuse e pettegolezzi su Borghese e i personaggi più in vista della Decima).

(25) Che non si distingueva certo per la prudenza anche nei discorsi *coram populo*, come quando, parlando a studenti universitari, aveva affermato: "Voi siete studenti universitari e dovete aiutarmi a spiegare agli italiani che cos'è la Decima. La Decima è lo Stato italiano. Mussolini e gli uomini del Garda sono solo folklore. Dobbiamo liberarcene", roba da plotone d'esecuzione! (G. Bocca, *op. cit.*, p. 281).

bambini è inutile che io vi nasconda quale può essere il seguito di questa faccenda". Ovvero quando, come parlando tra sé e sé, ad alta voce riflette: "*Mi sono imbarcato in una brutta avventura. Il mio posto era di là* [cioè al Sud], *non di qua* [cioè al Nord]". Si arriva infine al "Promemoria per il Duce" firmato da Enzo Pezzato[26] che, per sventare le paventate manovre politiche di Borghese, ventila addirittura "*un colpo di stato interno alla Decima, ma in senso fascista*" – mediante – "*l'allontanamento di Borghese a incarico molto onorifico e altrettanto innocuo*". Anche se non manca di riconoscere, realisticamente, come il problema più difficile sia proprio quello "dell'*allontanamento* di Borghese, anche perché a suo carico esistono *fondati sospetti*, ma non *prove decisive*. Oppure sopprimerlo" − perché, conclude in maniera dotta (e altrettanto cinica)− "*come insegna Machiavelli, i Grandi o si accarezzano o si estinguono*".

L'inquietudine che pervade i ranghi della Decima e i sospetti sulle mene politiche della formazione emergono da un altro episodio, recentemente rivelato, che riguarda Luigi Ferraro, il tenente della *Milmart* (milizia artiglieria costiera), prestato alla Marina, che, da solo, nelle gesta di Alessandretta e Mersina, aveva affondato 24mila t di naviglio mercantile nemico[27] e che, all'epoca dei fatti, era vicecomandante del "Gruppo gamma"della Decima a Valdagno.

L'ufficio stampa e propaganda della Decima curava l'immagine della formazione con opuscoli, trasmissioni radio e "manifesti", di cui, a seguire, si offre una selezione tra i meno noti.

(26) Direttore del quotidiano *Repubblica fascista*, uno dei tanti *desaparecidos*, insieme a tutta la sua redazione, nella Milano del dopo-25 aprile (ACS, ivi, sf. 12/d), promemoria s.d., p. 8).

(27) Guadagnandosi quattro Medaglie d'Argento "sul campo", una per ciascuna delle sue vittoriose azioni, conglobate poi, ma solo nel 1951, in un'unica Medaglia d'Oro.

Contro Ferraro era stata presentata (e, si badi bene, proprio dall'interno della Decima) una denuncia circostanziata indirizzata nientemeno che a Roberto Farinacci, la "vestale" dell'ortodossia del partito.

"*Cosa stai combinando? È vero che vuoi far fuori Mussolini*?", lo apostrofa Borghese dopo averlo convocato al suo comando di Piazzale Fiume a Milano. "Il giovane ufficiale sgrana gli occhi: '*Far fuori Mussolini?*' – balbetta – '*Cosa significa*?'. '*Ecco cosa significa*', replica il Comandante, allungandogli la denuncia che segnala come Ferraro ha contatti con personaggi ambigui che tramano per abbattere Mussolini e via di questo tono. L'accusato viene considerato più una vittima di cattive compagnie che lo hanno deviato dalla retta via che un traditore e congiurato vero e proprio. Insomma si dà atto della buona fede del reprobo, ma viene indicata la pericolosità della trama. "*Sei fortunato*" – conclude Borghese, dopo aver ascoltato Ferraro che gli si è aperto completamente – " … *sei fortunato perché in questo momento Farinacci è in buoni rapporti con noi, pertanto questa inaccettabile delazione qui è arrivata, qui resta e qui finisce. Comunque sta' in guardia per l'avvenire e non comprometterti con sciocchezze*".[(28)]

Il che detto da Borghese assume un significato particolare per quanto siamo andati esponendo su situazioni ed episodi che sicuramente erano noti a Spampanato, per le frequentazioni sia delle sfere politiche della RSI (con libero accesso allo studio di Mussolini fino all'ultimo) sia di Borghese, ma su cui

(28) L'intera vicenda in M. Zamorani, *Luigi Ferraro, Un eroe del mare*, Milano, Mursia, 2013, p. 115 sg.

preferisce evidentemente tacere per darci quell'impressione monolitica di unità di intenti e di azioni all'interno della Repubblica stessa.

Più esplicito e loquace appare invece il Nostro quando parla dei *rapporti tra Decima e i tedeschi*, che sebbene improntati "su di una linea di dignitosa lealtà e militare correttezza, non disgiunta da fermezza, e quando necessario, durezza – sulla base della reciprocità dei diritti e doveri – come in uso fra nazioni e forze armate alleate" [*sic*], anche se non esita ad ammettere che, in quella che egli chiama "situazione ibrida del Nord Italia, tali rapporti fossero di estrema delicatezza e di difficile maneggio". Precisando come, proprio con la Marina germanica, con cui la Decima era in più stretto contatto, "i rapporti furono cattivi fin dal principio … e andarono peggiorando col tempo",[(29)] raggiungendo il punto più negativo con i tragici fatti di Genova del 18 agosto 1944. Con l'accusa di tradimento, erano stati fucilati, "dopo sommaria corte marziale", due ufficiali della Marina repubblicana (per ironia della sorte dal nome straniero), cioè i comandanti Loewenberg e Fellner, *primo* e *secondo* del Comando Marina di Genova, e

(29) Di qui un profluvio di accuse alle quali sembra dar sfogo, addirittura col piacere di riferirle (p. 27): "Non vi era occasione in cui la marina germanica non dimostrasse mala fede, sfiducia, prepotenza e slealtà: promesse fatte e non mantenute, soprusi, tentativi di sorprendere la buona fede; nessun aiuto materiale nell'arduo compito di ricostruzione. Tali furono le caratteristiche dell'azione della marina germanica nei riguardi di quella italiana – *e della X^a^ (odiatissima) in ispecie*", donde il comandante Borghese spesso si trova quasi costretto a ricordare ai plenipotenziari tedeschi in Italia (generale delle SS Karl Wolff e ambasciatore Rudolf Rahn) gli accordi pattuiti il 14 settembre 1943.

deportati in Germania ben 183 marinai italiani. Di qui l'azione di Borghese, all'epoca nella sua veste di sottocapo di stato maggiore della Marina da guerra repubblicana, oltreché di comandante della Decima, presso le più alte autorità italiane e tedesche, in Germania e in Italia, "attraverso lunghe e laboriose trattative", che si conclusero nel gennaio '45 con pieno successo, certo per quanto fosse praticamente possibile. Anche in questa circostanza, tiene a precisare il Nostro, "*Il comandante Borghese non mollò fino a quando non ottenne per la marina italiana e le famiglie così duramente colpite le dovute richieste riparazioni*".(30) La *linea della fermezza* rappresenta la cifra politico-militare dell'azione della Decima nei confronti degli "alleati" tedeschi, che il Nostro non manca di rimarcare con piena convinzione. Tolleranza-zero per i tentativi di sopraffazione, nessun ufficiale tedesco nei reparti della Decima, pretendendo, anche per i reparti al fronte (che dipendevano operativamente dai comandi tedeschi), anche un comando operativo italiano! Il vero motivo di fondo del contendere verte però sulla *mission* operativa della Decima stessa: per i tedeschi la Decima dovrebbe assicurare ordine e disciplina nelle retrovie, per Borghese invece la Decima deve battersi in difesa dei confini della Repubblica contro "gli stranieri", anglo-americani o slavi che siano. E in buona misura, parzialmente ci riesce, seguendo l'evoluzione della geografia della guerra. Formazioni della *Decima*, nei limiti operativi delle sue possibilità, si battono (e si battono bene) sul fronte di Anzio-Nettuno, sul fronte del Senio lungo la Linea Gotica e, persino, nel "territorio proibito" della martoriata Venezia-Giulia (periodo ottobre '44-gennaio '45, specialmente nella battaglia di Tarnova della Selva).(31)

E sì, perché le province dell'Alto Adige e della Venezia Giulia dai tedeschi erano state trasformate in "*zone di operazione*", in cui "*la sovranità italiana era temporaneamente* [dicevano loro] *sospesa*", con tanto di propri Gauleiter (il tirolese Hofer, per la prima e il carinziano Reiner, per la seconda), sorta di *moderni viceré*, nominati direttamente da Hitler, che posero subito in essere una sistematica campagna di 'snazionalizzazione anti-italiana', a favore, rispettivamente, dell'elemento germanico e slavo.(32) "*E la Decima ritenne suo*

(30) Celebrazioni a Genova di solenni funerali delle due vittime, inserzione sui giornali del relativo avviso mortuario con la dicitura: "*Caduti in servizio per tragico errore giudiziario*", risarcimenti alle famiglie e immediato rimpatrio dei marinai deportati, l'alzabandiera italiana sugli edifici e sulle navi su cui era stata ammainata dai tedeschi.

(31) A cui il Nostro dedica un intero capitolo, il X, p. 12-17.

(32) Su cui la nostra *Storia* indulge senza mezzi termini: "Agli italiani tutte le porte venivano chiuse; molti venivano espulsi dalle loro case – intere famiglie distrutte trascinandole nelle file dell'organizzazione del lavoro; le scuole italiane chiuse; i nomi delle città, dei paesi, dei fiumi e dei monti cambiati in nomi tedeschi; perfino le pietre miliari

dovere intervenire, in tutte le forme possibili – per prevenire il pericolo". Dapprima, a partire dalla primavera del '44, ricostruisce il Nostro, inizia da parte della Decima

> una lenta e difficile penetrazione, una compagnia di un centinaio di uomini fu mandata a Fiume, poi a Pola e poi a Trieste, ove fu costituito un battaglione della forza di circa 500 uomini, malvisti come tutta la Decima dalla marina germanica, che tentava di smembrarli servendosi di gruppetti isolati di uomini … nettamente osteggiati dal locale elemento politico germanico, che riconosceva in questi reparti un ostacolo allo svolgimento del suo piano e *un centro di italianità* …, ben visti solo dai buoni italiani che, passati attraverso l'inferno delle persecuzioni slave successive all'8 settembre – durante le quali 30 mila italiani furono massacrati – rei solo di essere italiani – ne riconoscevano lo scopo di difesa delle loro famiglie e delle loro case.

"*I nomi stessi dei reparti erano significativi*" – sottolinea con compiaciuta enfasi Spampanato – "*la compagnia di Fiume aveva nome 'Compagnia X^ Gabriele d'Annunzio'- quella di Pola 'Compagnia X^ Nazario Sauro' ed il reparto di Trieste 'Battaglione X^ San Giusto'*".

Ma è nell'ottobre successivo che, contrariamente a ogni aspettativa, sono proprio i tedeschi che, per le loro esigenze operative, consentono di "destinare l'intera divisione X^ alla difesa dei confini orientali contro l'esercito di Tito". Così la Decima alla fine di ottobre inizia, con tutte le difficoltà logistiche facilmente comprensibili, per mancanza di mezzi e sotto la costante minaccia dall'aria degli anglo-americani, il trasferimento dal Piemonte. "In dicembre era tutta a Gorizia", con i suoi cinquemila volontari, tra "la fredda ostilità delle autorità politiche germaniche e grande entusiasmo fra la popolazione, che impazzisce di gioia al vedersi davanti comandi e ufficiali italiani, senza dipendenze dai tedeschi, anzi, con un atteggiamento di marcata indipendenza",

---

stradali vennero scalpellate per sostituire alle voci italiane altre germaniche. Questo nell'Alto Adige. Nella Venezia Giulia la politica fu quella slavofila, sostituire gli italiani, notoriamente dotati di alto sentimento patriottico e di tenace attaccamento al loro paese, con elementi slavi ritenuti più facilmente assorbibili e amalgamabili … in tutti i modi facilitata l'immigrazione di torme di sloveni, di croati e di serbi in generale, furono perfino inviati in Friuli 15 mila cosacchi – provenienti dalla Russia – con tutte le loro famiglie – promettendo loro case e terreni". In buona sostanza, e siamo ancora in piena guerra, "*quanto era italiano veniva selvaggiamente combattuto*".

che si apprestano a contrastare gli attacchi da parte delle truppe slave del IX Corpus di Tito.

> Fra i molti episodi è da citarsi quello di Tarnova della Selva, ove il Btg. 'Fulmine' [ricordiamo, formato da soli bersaglieri], su una forza di circa 300 uomini, ha tenuto testa per tre giorni e tre notti contro un attacco di duemila slavi; facendo così fallire la progettata e già decantata occupazione di Gorizia, e *perdendo, nella valorosa difesa, circa il 50% dei suoi effettivi*.(33)

Ma una volta terminata l'emergenza operativa, in cui i tedeschi sono costretti a servirsi della Decima e quest'ultima non si lascia sfuggire il *placet* per operare nella Venezia Giulia, riprendono, in un pericoloso crescendo, i contrasti di sempre, intesi a sbarazzarsi di questi "pericolosi italiani". Dalla circolare Reiner che vieta a tutta la stampa di parlare delle "gesta" della Decima, alle calunnie sulle accuse agli uomini della Decima e alle vessazioni quotidiane sino a voler "*procedere all'immediato arresto di Borghese* [un'altra volta nel giro di appena un anno!] – *usando anche la forza se necessario – per "disobbedienza*". Dopo il suo 'non apprezzato' [dai tedeschi ovviamente] discorso a Trieste in occasione della consegna della bandiera di combattimento al Btg. "San Giusto", offerta dalle donne triestine (discorso tutto imperniato "sulla consegna di difendere Trieste e la sua popolazione *contro la minaccia di qualunque straniero*") e l'effettuazione del programmato giro d'ispezione a Fiume e a Pola, nonostante l'espressa proibizione tedesca di muoversi da Trieste. L'arresto, a differenza dei fatti del gennaio '44, non ebbe luogo "*per il fermo atteggiamento del Comandante Borghese e per il buon senso degli ufficiali germanici locali*" e, ovviamente, per la presenza in forze della Decima sul campo. Ma i tedeschi, come ben sapevano i patrioti del Risorgimento, 'nulla dimenticano e nulla perdonano' e a fine gennaio, su istanza di Reiner, il plenipotenziario militare germanico, il generale delle SS Wolff (che di lì a poco sarà manzonianamente 'in tutt'altre faccende affaccendato' con l'operazione *Sunrise*), ordinò il ritiro della Decima "a ponente del Tagliamento". "Fu un grave colpo per la X^ e il suo programma di protezione del confine orientale", commenta il Nostro, anche se, al momento, negli accantonamenti della Decima a Thiene-Bassano, come vedremo, non tutte le speranze sembravano ancora perdute.

(33) Al riguardo cfr. M. D'Anna, "Il Btg. 'Fulmine' e il *miracolo* di Tarnova", *StoriaVerità*, n. 24, 2000.

I rapporti fra la Decima e la Resistenza rappresentano un nodo cruciale nella nostra *Storia*, che ne tratta in maniera specifica nel capitolo "Attività in rapporto al movimento partigiano". La filosofia operativa di Borghese nei confronti del "ribellismo", come allora veniva denominato, era imperniata sul fatto che la Decima "*non si occupava né di politica né di polizia – ma era un corpo combattente – che cercava il combattimento contro il nemico esterno – per mare e per terra – a protezione – e non in contrasto – al popolo italiano*". In buona sostanza la Decima tendeva a far sapere che "non si occupava in alcun modo dei partigiani, ma desiderava in egual modo che i partigiani non si occupassero di lei. Purtroppo la voce di buon senso e di concordia non venne raccolta…, i buoni propositi della Decima dovevano urtare contro una realtà insopprimibile. "Il Paese si trovava in pratica in uno stato di guerra civile ed in tale ambiente non è possibile non essere toccati dal fuoco che si incrocia dalle due parti – ed ignorarlo". Di qui le azioni dei partigiani nello stile *gappista* contro la Decima (spesso contro individui isolati, in viaggio e in licenza, su cui ci si sofferma in particolare)[34] e le conseguenti reazioni della Decima per punire i colpevoli. Questa "situazione di difficile equilibrio instabile", come la definisce il Nostro,

> si resse fino all'8 luglio del '44 – nel quale triste giorno – il Comandante Bardelli del *Barbarigo* – reduce dal fronte di Nettuno – mentre nel paesetto di Ozegna [in caccia del guardiamarina Oneto e sette marò del *Sagittario* che avevano disertato con la cassa del battaglione] discuteva con alcuni partigiani – esprimendo loro l'inutilità, l'orrore e il danno di una lotta fratricida – cadeva in un vigliacco agguato tesogli – e dopo strenua lotta veniva barbaramente ucciso con dieci dei suoi uomini. Furono trovati i loro corpi spogliati degli indumenti e dei valori personali – strappati gli anelli dalle dita e i denti d'oro dalle bocche – e con le bocche stesse piene di terra e di erba in segno di spregio.

(34) Tipo la bomba su un tram della Spezia che uccise alcuni marò che rientravano dall'uscita giornaliera, l'assalto al treno nella stazione di Valmozzola, dove i tenenti Carlotti e Pieropan vennero barbaramente trucidati, la fucilazione dei fratelli Falangola in Val d'Ossola e del tenente Leone Bogani, pilota dei mezzi d'assalto, a Piacenza, l'attentato al bar vicino al comando della Decima a Milano, con cinque vittime e cinque mutilati. Una lunga, dolorosa elencazione, afferma il Nostro, "che porta a 500 gli uomini della Decima trucidati dal piombo partigiano, solo colpevoli di indossare la divisa militare e di voler combattere per la difesa del proprio Paese".

È con questo "episodio di ferocia balcanica – ingiustificabile delitto",[35] che la Decima si avviluppa nella logica spietata della guerra civile con la sua lunga scia di sangue, di odi e di rancori. In cui però, nonostante tutto, non si abbandona l'idea, quando le circostanze lo consentono a livello locale, di accordi *ad hoc* tra le forze contrapposte, che la nostra *Storia* non manca di sottolineare.

> Il comandante Borghese personalmente,[36] deplorando vivissimamente il fatto che tante vite umane (e generalmente, come succede, le migliori) si perdessero nella sterile lotta fratricida – così lontana dagli scopi della X^ − quando più che mai la situazione generale del Paese avrebbe richiesto una più che mai stretta cooperazione di tutti gli italiani per la tutela degli interessi nazionali contro tutti gli invasori e ben realizzando come, tutto sommato, questa lotta interna non facesse altro che il gioco degli occupanti (tedeschi e anglo-americani) si è adoperato in ogni modo per venire a ogni possibile intesa, ogni volta che se ne è presentata l'occasione; non ha mai rifiutato incontri con capi partigiani – quando richiestone; ha voluto ricevere i capi delle bande con cui erano in corso scontri in Piemonte [estate '44] per tentare una definizione pacifica della questione; di sua iniziativa ha compilato un manifesto – affisso in tutti i borghi delle valli … in cui assicurava ogni partigiano, che avesse deposto le armi, che non sarebbe stato né giustiziato, né imprigionato, né mandato in Germania – ma rinviato a casa sua o arruolato nei battaglioni volontari di lavoratori del Genio militare" [manifesto subito sequestrato dalle autorità governative come prova ulteriore dell'eccessivo spirito di iniziativa e autonomia del Comandante, senza però ulteriori conseguenze, anche perché preventivamente concordato con le massime autorità tedesche in Italia, che si erano mostrate d'accordo], non

(35) Sulla stessa linea interpretativa S. Nesi, *Ozegna 8 luglio 1944. Cronaca di una strage inutile*, Milano, Lo Scarabeo, 2002. È lo stesso Borghese che, nella sua relazione dei fatti, in data 8 settembre 1944, racconta come il gruppetto dei disertori del Btg. "Sagittario", consegnati alla fine, dopo una trattativa sullo scambio di prigionieri, sia stato fucilato da quello che definisce "un plotone di esecuzione non ortodosso", al comando del ten. vasc. Montanari, formato da sei marò della Decima e sei partigiani (che egli chiama "banditi"), davanti a venti uomini della Decima e altrettanti "banditi" (ACS, *SPD-CR*, ivi, sf. 12/A).

(36) Al riguardo si fa rilevare come Borghese già nell'istruttoria del processo davanti alla Corte d'Assise straordinaria di Roma, che iniziò il 15 ottobre 1947, sia stato prosciolto da ogni responsabilità diretta e personale nella lotta contro il movimento di liberazione, cfr. Z.O. Algardi, "Il processo contro Valerio Borghese", *Processi ai Fascisti*, Firenze, Vallecchi, 1973, p. 155-205.

mancando di sottolineare poi come, nel successivo 'bando di clemenza', emesso questa volta dalla repubblica il 28 ottobre '44 (in base al quale i disertori che si presentavano avrebbero dovuto essere consegnati ai tedeschi per essere inviati in Germania come lavoratori) "*circa 600 giovani*[37] *tra renitenti e disertori – in gran parte provenienti dalle file partigiane – si presentarono spontaneamente alla Decima; furono incorporati, vestiti e nutriti – e divennero in breve degli ottimi soldati – più tardi distintisi al fronte*.

Tra gli accordi raggiunti si citano quindi, in particolare, quelli stipulati con la banda del capitano Ricci, operante nell'alto Comasco, con cui si era arrivati a un'intesa di vera e propria collaborazione (rispetto e non attacco reciproco, mantenimento dell'ordine pubblico nella zona), anche se tali accordi durarono poco, "per la scarsa autorità dei capi e la poca disciplina degli uomini", tant'è che "*l'ottimo e leale capo partigiano capitano Ricci fu passato per le armi da una banda concorrente pochi giorni dopo la stipulazione dell'accordo stesso*". Sulla stessa falsariga, nel nome degli interessi superiori della Nazione, sono i successivi tentativi di approccio della Decima con le frange moderate della brigata "Osoppo" operante in Venezia Giulia (la nostra *Storia* ci parla di colloqui tra un ufficiale della Decima, delegato dal comandante Borghese e il capo di s.m. della brigata, senza che si arrivasse però ad accordo alcuno). Come pure si parla, sempre in tema di contatti, "tramite un ufficiale altoatesino di sentimenti italianissimi",[38] con i componenti dei comitati di liberazione di Trento e Bolzano. Movimenti e contatti che non sfuggono certo alla Guardia nazionale repubblicana che, nelle solite informative, lamenta "*numerose e stranissime circostanze di contatti con i ribelli*", arrivando a ironizzare sul contributo della Decima alla lotta anti-partigiana, nel senso che i *marò* di Borghese "*inseguono le bande senza riuscire a raggiungerle* − e chiedendosi all'uopo − *se non v'è connivenza vera e propria*".

(37) Secondo la GNR, nelle citate informative, si tratterebbe invece di 1008 uomini, di cui 799 renitenti, 137 disertori e 72 assenti alla chiamata. La stessa, per il febbraio 1945, ci dà una forza complessiva della Decima "sui 15.000 uomini".

(38) Evidentemente ci si riferisce al tenente Ezio Bortolotti, di cui ci parla M. Bordogna, *op. cit.*, p. 145 sg., al pari dei contatti fra la Decima con "un capogruppo nazionalista (certo Pantozzi)".

Il dovuto rilievo viene poi dato all'azione umanitaria e assistenziale svolta dagli Uffici assistenza della Decima (con sede a Milano, Venezia e Genova),[39] non solo nei confronti dei "feriti e malati, in ospedale[40] o a casa, della Marina, ma anche alle famiglie del personale rimasto – volontariamente o no – a Sud, e delle famiglie degli internati in Germania". Nel venire incontro alle necessità dei bisognosi con ogni possibile mezzo, "nessuna distinzione si faceva fra Caduti sotto il Regno o sotto la Repubblica; fra prigionieri degli anglo-americani o internati dai tedeschi; assistendo in egual misura le famiglie dei Caduti della repubblica − come quelle degli ufficiali che notoriamente prestavano servizio nelle FF.AA. regie". Sicché "oltre 50 mila famiglie dei Caduti della Marina – di prigionieri e di *assenti*,[41] sono state per tutta la durata della repubblica, sovvenzionate da questa provvida istituzione … trovando in queste forme assistenziali un conforto alle loro disgrazie". Parimenti degni di nota la missione in Germania di una "commissione di tre volontarie, di cui una era la moglie del comandante Borghese" che, nell'inverno 1945, in venti giorni hanno visitato, con un camion della Decima, 31 campi di concentramento distribuendo ai marinai 500 corredi di lana e portando nel contempo, "una parola di conforto e solidarietà umana a quei disgraziati nostri fratelli – che – lontani dalla patria, scontavano una colpa da essi mai commessa e di cui erano innocenti". Con la "rivoluzionaria" istituzione del servizio ausiliario femminile nella FF.AA. della repubblica, "fu precisa volontà di Borghese che la X^ avesse le sue ausiliarie, per il principio – da salvaguardare in ogni circostanza – dell'apoliticità della Decima". Il *SAF X^*,[42] era composto di sole volontarie che sceglievano la formazione di Borghese, al termine di un corso della durata di tre mesi, con 200 ausiliarie formate nei tre corsi svolti. "Il *SAF X^* è stato di alto rendimento per l'alto sentimento patriottico e la serietà dimostrata … e alla

(39) Che costituiscono "un fatto nuovo nella storia delle FF. AA. Italiane, fatto che merita di essere studiato e ripreso" – sottolinea il Nostro – "per l'alto spirito umanitario che lo ha ispirato e per i benefici risultati conseguiti".

(40) E all'uopo si ricorda come Borghese in una riunione ad altissimo livello con i plenipotenziari tedeschi in Italia abbia detto che, "se Hofer (Gauleiter dell'Alto Adige) non avesse dato il permesso alla X^ di portare i feriti a Cortina, la X^ li avrebbe mandati lo stesso – ma scortati dai suoi battaglioni!" (p. 14).

(41) Gli "assenti", si precisa, sono "quelli in servizio sotto il governo regio, che – come di fatto era, venivano considerati prigionieri degli anglo-americani" (p. 23).

(42) Per approfondimenti al riguardo cfr. Mario Perissinotto, *Il Servizio ausiliario femminile della decima flottiglia Mas 1944-45*, Parma, Albertelli, 2001, e R. Duelli, *Ricordi di un'ausiliaria*, Genova, Ass. Italia Storica, 2008.

fine" – commenta amaramente il Nostro – "alcune di esse hanno pagato con la vita il loro attaccamento alla patria".

Quando il *Sud* guardava al *Nord*

Durante i venti mesi di vita della Decima al Nord, scrive il Nostro affrontando uno dei temi cruciali della sua *Storia* nel capitolo "Rapporti con le Autorità del Sud", ben sei missioni, a vario titolo, si presentarono al comandante Borghese, di ciascuna delle quali rende sommariamente ragione, commentando più in particolare quelle di maggiore spessore politico.

- *Prof. Baccarini*, sedicente inviato del CNL mediante i servizi anglo-americani, catturato dalla Decima appena sbarcato da un sommergibile con una cospicua somma al seguito, un impianto rt e relativo telegrafista. Gli è stato permesso di vedere quello che faceva la Decima a Valdagno, ha avuto un colloquio col Comandante… e dopo due mesi si è eclissato;
- *Maggiore medico della R. Marina Potzolu*, sedicente inviato dell'ammiraglio De Courten per "prendere cognizione degli stabilimenti militari e delle fabbriche interessanti la Marina e darne comunicazione telegrafica al Sud al fine di evitare bombardamenti aerei alleati in tali siti (e anche lui è stato accontentato).
- *Tenente medico del R. Esercito Bocassi* [*recte* Cino Boccazzi],[(43)] catturato dalla Decima in Venezia Giulia dove era stato paracadutato, sedicente inviato come ufficiale di collegamento tra la il generale Messe e la brigata "Osoppo" e che Borghese per ben tre mesi tenta, a sua volta, di utilizzare per il ventilato coordinamento operativo con i partigiani (risultato nullo).
- *Tv Regia Marina Zanardi*,[(44)] *Capitano GN Marceglia MOVM*,[(45)] e, infine, *ingegner Giulio Giorgis*, maggiore (cpl.) del Genio aeronautico e fratello della M.O.

(43) Di cui ci parlano sia Radogna (p. 156 sg.) sia Nesi (p. 278).

(44) Al quale Borghese affida un messaggio per De Courten (p. 26), che mostra tutta la sua ingenuità politica, quando gli suggerisce, onde evitare ulteriori distruzioni in Italia, di "*convincere gli anglosassoni a non sferrare offensive verso il Nord – ma a tenersi fermi sulla raggiunta linea degli Appennini*", atteso ormai il carattere non decisivo del fronte italiano, episodio riportato anche da Bordogna, *op. cit.*, p. 132.

(45) Ben noto esponente della X^ pre-armistizio e glorioso protagonista dei fatti epici di Alessandria, passato il fronte nei pressi di Carrara e arrestato dagli uomini della divisione *Monterosa*, chiese soccorso a Borghese, che immediatamente ne ottenne il rilascio. Gli fece dare divisa e grado equipollente della Decima e un lasciapassare col quale

Giorgio, comandante dell'incrociatore *Fiume*, perito nello scontro di Capo Matapan, tutti effettivamente inviati dall'amm. De Courten.[46]

Con questi "inviati al Nord" la "Marina del Sud" si rivolge a Borghese per chiedergli, in sostanza, quello che Borghese ha già deciso di fare per conto suo, circostanze permettendo. Le proposte si articolano infatti sulle tre ben note direttrici operative: *tutela delle infrastrutture industriali*; *salvaguardia delle installazioni portuali di Genova contro il presumibile sabotaggio germanico*; *difesa dei confini orientali della Venezia Giulia*.

I primi due obiettivi vennero raggiunti sia a Torino – con il Distaccamento "Cumero", poi "Torino" che contava 150 uomini, il cui compito ufficiale era quello di proteggere la FIAT contro i tedeschi e i partigiani – sia nel porto di Genova – dove ogni residua velleità tedesca venne esorcizzata dall'azione di forza della Decima al comando del cap. corv. Arillo, comandante di Marina Tirreno, "in stretta collaborazione" con la formazione partigiana di "Giustizia e Libertà, al comando di Vignolo – così come pure gli stabilimenti Marzotto di Valdagno non corsero alla fine alcun temuto pericolo dai tedeschi in fuga, dati i buoni rapporti fra il "Gruppo Gamma" e le forze partigiani locali. Per la Venezia Giulia invece il "grande sogno" di Borghese, che mirava a un unico fronte nazionale antislavo "Decima/Osoppo", capace di coprire da terra "il grande piano" dello sbarco delle forze italiane del Sud provenienti da Ancona,[47] è destinato purtroppo a non realizzarsi. Anche se fino alla fine il problema Venezia Giulia è all'ordine del giorno dell'ormai periclitante R.S.I. Il 23 aprile Borghese informa Mussolini degli scopi della missione Giorgis, con cui si era incontrato lo stesso giorno, e il 24, alla vigilia della fine, Mussolini "*con decreto da lui manoscritto, nomina Borghese Comandante superiore di tutte le forze armate italiane situate al di là dell'Isonzo e gli ordina di portare nella zona tutte le forze della X^*".

Marceglia si recò a Trieste, sua città natale, per rendersi conto di persona della situazione colà in atto. Non si sarebbero più visti prima della fine della guerra.

(46) Solo di queste tre missioni (cioè Zanardi, Marceglia e Giorgis) ci parla, con maggiore dovizia di particolari anche in relazione ai loro retroscena di carattere politico, l'amm. De Courten nelle sue memorie (*op. cit.*, p. 548-555). Per i riscontri di tutte le missioni, come riportate da Spampanato, cfr. M. Bordogna, *op. cit.*, cap. XIII, "Contatti con gli italiani del Sud", p.127-144 e p. 192 ss. (per la missione Giorgis).

(47) Sbarco nelle vicinanze di Trieste, racconta De Courten nelle sue Memorie (p. 546), di reparti della R. Marina e R. Aeronautica (Reggimento "San Marco" e "Btg. Azzurro A. A."), che avrebbero dovuto essere trasportati da mezzi navali italiani, sotto responsabilità unicamente italiana, mentre gli Alleati avrebbero dovuto fingere di "ignorare" tutta l'operazione … e purtroppo con troppi "condizionali" non si fa la Storia!

La *SAF X^* è l'apprezzatissimo servizio ausiliario femminile della formazione, i cui corsi di addestramento iniziarono il 5 giugno 1944.

Ma Borghese declina l'incarico (!) e nel riportarne le ragioni del diniego (p. 26-27) possiamo cogliere, per la prima volta, il "disappunto" di Spampanato nei confronti del principe:

> 1° - per incompetenza;[48]
> 2°- perché la situazione militare non permetteva nessun passo; quello che era fatto, era fatto (gli americani erano a Verona). Aggiungeva che − per parte della X^ − tutto quanto si era potuto era già stato fatto, e che il giorno prima era stato telegrafato al comando della Divisione X^ (a Thiene) perché tutti i reparti disponibili – non impegnati sul fronte meridionale [sul Senio, lungo la Linea Gotica] – fossero d'urgenza avviati a Trieste.[49]

Era oggettivamente troppo tardi e, forse, l'ultima possibile occasione sarebbe stata quella del colloquio Borghese-Wolff del 14 aprile, "barattando" letteralmente, con più forza e determinazione, magari battendo i pugni sul tavolo (ma trattare con i tedeschi non era certo facile!) e arrivando a negare il disimpegno della Decima nei confronti dei tedeschi in ritirata, come richiesto, con l'effettivo 'via libera' per la Venezia Giulia. Ma Wolff, di fronte al problema della Venezia Giulia, pur posto da Borghese (insieme alla garanzia che non ci sarebbero state rappresaglie tedesche contro le infrastrutture industriali), si trincera dietro la necessità di superiori autorizzazioni che, per la Venezia Giulia, non arriveranno mai. Così alla fine, tra l'ostinazione revanscista tedesca e la dolosa ottusità degli Alleati,[50] tra l'impotenza del Regno del Sud e

(48) Nel senso che, precisa M. Bordogna, *op. cit.*, p. 193, seguendo il filo del racconto dello stesso Borghese, "quale capitano di fregata avrei dovuto impartire ordini a ufficiali di grado superiore al mio, tra i quali molti generali e quale Ufficiale di Marina non mi ritenevo idoneo a dirigere operazioni strategiche di guerra terrestre".

(49) Ma nulla succederà al riguardo, nel senso che le principali forze della Decima saranno 'schiacciate' fra l'ondata di deflusso tedesca e quella di riflusso anglo-americano. Il II Raggruppamento si arrenderà a Thiene alla brigata partigiana "Mazzini-Martiri di Granezza", mentre il I Raggruppamento in ripiegamento dal fronte, ad Albignasego, presso Padova, ai britannici, entrambi il 29 aprile e sempre con l'onore delle armi. Per la fine degli altri reparti della Decima, cfr. S. Nesi, *Decima Flottiglia nostra*, cit., p. 281-312 (in particolare, per la fine tragica del *Distaccamento Torino*, p. 285).

(50) Dagli atti del processo Borghese è poi emerso, in particolare, il tentativo del principe, tramite un prigioniero, di prendere direttamente contatti con il Sud, inviando due emissari dal generale Messe, ma la risposta che arrivò, tramite radio, dal quartier generale del gen. Wilson, fu la seguente: "La X Mas troppo infamata. Non trattare".(Z.O. Algardi, *op. cit.*, p. 185 sg.).

lo spirito di parte del CNL, la Venezia Giulia sarebbe andata incontro al suo tragico destino insieme ai suoi estremi sparuti difensori, tra cui i presidii locali della Decima, che finiranno in un bagno di sangue.(51)

L'ultimo giorno della Decima

"Certe volte il calendario della politica sembra impazzito, i fatti si accavallano e si cancellano l'un l'altro, alterando le capacità di giudizio di individui e istituzioni pubbliche e rompendo il diaframma che di regola separa il Palazzo dalla vita ordinaria delle popolazioni. Il collasso di stati o regimi è uno di questi momenti eccezionali".(52)

Nel vertice dei capi militari della R.S.I. tenuto il 23 aprile,(53) mentre le truppe tedesche (l'armata degli ottocentomila!) in piena dissoluzione non combattono più e gli anglo-americani, passato il Po senza incontrare resistenza, cominciano a dilagare nella pianura padana, Borghese propone il passaggio di tutti i poteri dalle autorità civili a quelle militari, accordi con il CNL per evitare disordini di piazza (con l'ordine pubblico affidato alle forze repubblicane!) e quindi, insieme ai tedeschi, cercare accordi con gli Alleati "per il passaggio delle province dal Nord senza disordini"; infine "evitare in ogni modo ulteriore spargimento di sangue italiano". E come possiamo osservare alla luce dei fatti, tempo due giorni, e tutte le sue proposte mostreranno tutta la loro 'improponibilità'.

Borghese, atteso l'esito del celeberrimo 'inconcludente' colloquio all'Arcivescovato ("*strano epilogo manzoniano*", lo definirà Spampanato), non segue la colonna Mussolini di ministri senza più ministeri e gerarchi senza più autorità in partenza per Como alle ore 20:00 del 25 aprile, partenza che segna la fine della repubblica.

---

(51) Al riguardo, in particolare, cfr. G. Esposito, *Trieste e la sua odissea. Contributo alla storia di Trieste e del "Litorale Adriatico" dal 25 luglio 1943 al maggio 1945* (Roma, Superstampa, 1952), E. Cavaterra, "Così la Decima lottò per la Venezia Giulia" (*Controstoria*, n. 3/90), N. Arena, *Soli contro tutti. Friuli-Venezia Giulia, 1941-45* (Rimini, Ed. L'Ultima Crociata, 1993) e S. De Felice, *La Decima Flottiglia MAS e la Venezia Giulia, 1943-45* (Roma, Settimo Sigillo, 2000).

(52) Come scrive Paolo Macry ne *Gli Ultimi Giorni. Stati che crollano nell'Europa del Novecento*, Bologna, Il Mulino, 2009, p. 21.

(53) E all'uopo, da questo momento in poi, si limita a riportare integralmente, come annuncia a p. 29, quanto riportato nel *Diario Borghese*.

Milano, Piazzale Fiume n. 1 (ora piazza della Repubblica), 26 aprile 1945, ore 17.30, Borghese passa in rassegna per l'ultima volta il distaccamento Decima della città.

Borghese[54] rimane solo nel cortile ormai deserto della Prefettura di Corso Monforte a Milano, e il medico tedesco di Mussolini, Georg Zachariae, presente alla scena, ce lo descrive così: "*In mezzo al cortile stava il comandante della X Mas, principe Borghese. È per me un ricordo incancellabile quell'uomo coraggioso e forte, ritto nel mezzo al vasto cortile, solo e immoto, che con gli occhi pensierosi seguiva la colonna in partenza*".[55]

(54) Come era stato sempre contrario al progetto di una fantomatica e aleatoria difesa estrema in Valtellina, in tale frangente si era mostrato contrario anche alla partenza per Como, e in entrambi i casi, col senno di poi, possiamo dire che ci aveva azzeccato! Comunque, due soli della Decima si trovarono alla fine nella tragica colonna di Musso-Dongo, il '*marò*' Gabriele Destavola di stanza nella Valle d'Intelvi (ce ne parla R. Lazzero, *op. cit.*, p. 275) e l'ausiliaria Elena Curti Cucciati, che ne ha rievocato le vicende nel libro *Chiodo a tre punte. Schegge di memoria della figlia segreta del Duce* (Pavia, Iuculano editore, 2003) e che almeno, fra tante chiacchiere, una sventagliata di mitra riesce a spararla!

(55) *Mussolini si confessa*, Milano, BUR, 2004, p. 216.

Che fare adesso? Borghese si attiene al programma post-8 settembre: restare al proprio posto e trattare, questa volta con il CVL, "in difesa dei miei uomini e – con essi – e seguendo la loro sorte – cercare di rendersi ancora utili al popolo". E il 26 aprile, il fatidico 'ultimo giorno' della Decima, "in una Milano abbandonata dalle autorità civili e militari in mezzo alle convulsioni di un'inutile reazione senza guisa e senza meta", in esito alle trattative con il comando del generale Cadorna (che comunque respinge la proposta cara a Borghese che "la X^ di Milano − circa 700 uomini e bene armati − contribuisca al mantenimento dell'ordine pubblico", scioglie la formazione all'insegna del motto "la Decima non si arrende ma smobilita", indulgendo quindi nel suo *Diario* in un resoconto amministrativo-contabile,[(56)] alla fine del quale

> riunii tutto il personale – e diedi notizia delle tristi decisioni che l'avversa sorte delle armi del nostro paese – ormai definitivamente battuto totalmente invaso – mi aveva costretto a prendere. Salutai i miei bravi marinai – e dissi loro che li lasciavo liberi di servire la Patria così come la loro coscienza – e i princìpi che in 20 mesi la X^ aveva loro instillati – avrebbe dettato … Alla sera del 26, ultimata la partenza dell'ultimo uomo, varcai per ultimo la soglia – in divisa – passando davanti a due ceffi in fazzoletto rosso – parodia di sentinelle.[(57)]

Spampanato nella sua *Storia* non si sente di aggiungere altro alla stringata narrazione di Borghese, ma in seguito, nel suo *Contromemoriale*,[(58)] decide di ritornare sui fatti di quel 26 aprile 1945, con la penna del brillante giornalista e l'afflato etico del testimone:

> Cadeva una pioggia leggera, fitta. Rigava gli elmetti, scivolava sui maglioni. Gli uomini si riscossero dal silenzio. "Trieste, comandante". Il grido restò nella piazza, tutt'intorno chiusa dai reticolati. Tre squilli di tromba e la bandiera repubblicana di combattimento fu ammainata.

(56) Sei mensilità di paga a ogni uomo, undici milioni di lire alla Prefettura, rimanenza di cassa con i relativi registri, al generale Cadorna versati alcuni chili di oro e gioielli che la Decima aveva salvato dalle razzie tedesche.

(57) Sergio Nesi da parte sua aggiunge una nota di colore che mostra tutto lo stile dell'uomo: all'uscita in divisa, di fronte alle sentinelle interdette, "*Borghese si fermò, le squadrò con il suo sguardo freddo e disse loro 'Non sapete che si saluta il Comandante?' Le sentinelle scattarono sull'attenti e presentarono le armi*" (*Decima Flottiglia nostra* …, cit., p. 286).

(58) "Ultimi Giorni", in *Contromemoriale*, cit., p. 383 (le cui bozze dattiloscritte sono conservate in ACS, *Carte Spampanato*, b. 1).

> L'aquila nera, stilizzata sui tre colori, chiudeva le ali nelle pieghe del drappo che scendeva lentamente. Gli ufficiali "partigiani" e la loro scorta erano sull'attenti. Eravamo tutti soldati, tutti italiani.

E anche nella sua "Storia" – la cui trama abbiamo seguito fin qui e il cui stile abbiamo nelle premesse definito freddo e burocratico – Spampanato, per tali frangenti, sembra conferire alla sua prosa un maggiore calore, in una sorta di solenne e nostalgico epicedio, con cui consegna idealmente Borghese e la Decima al giudizio della storiografia e al rimpianto della memorialistica:

> *Questa era la X^ Flottiglia MAS – costituita da migliaia di giovani volontariamente affluiti – con un solo scopo, alto, disinteressato, eternamente trionfante: combattere per l'indipendenza della Patria dallo straniero; combattere per l'onore d'Italia.*

L'ATTACCO DEI SOMMERGIBILI DI BETASOM DALLE ISOLE BAHAMA ALLE COSTE DEL VENEZUELA (febbraio-marzo 1942)

FRANCESCO MATTESINI

L'annullamento della smobilitazione della base sommergibili italiani di Bordeaux in seguito all'entrata in guerra degli Stati Uniti d'America

Il 10 dicembre 1941 il contrammiraglio Giuseppe Bertoldi, capo dell'Ufficio di collegamento della Regia Marina presso il Comando in capo della Marina germanica (Oberkommando der Kriesgsmarine - O.K.M.) a Berlino, ebbe l'incarico da Supermarina, l'organo operativo dell'alto Comando navale italiano, di riferire l'intenzione dello Stato Maggiore Generale (Comando Supremo) di far rientrare in Italia gli 11 sommergibili oceanici che, dalla base di Bordeaux, nella Francia sud-occidentale, restavano a operare in Atlantico. La decisione era giustificata con la necessità di concentrare ogni sforzo offensivo e difensivo nel Mediterraneo, soprattutto per le difficoltà incontrate nella protezione dei convogli per la Libia che erano falcidiati dalle forze aeronavali britanniche.

Nella capitale germanica la richiesta non dovette costituire una sorpresa poiché fin dal 13 novembre, quattro giorni dopo l'annientamento nello Ionio delle sette navi mercantili del convoglio "Beta" ("Duisburg") da parte di una piccola formazione navale britannica (2 incrociatori leggeri e 2 cacciatorpediniere) denominata Forza K, da pochi giorni di base a Malta, il cancelliere Adolf Hitler, in una delle sue periodiche conferenze con i capi della Marina, aveva chiesto al grande ammiraglio Erich Raeder di sollecitare gli italiani a un

maggiore sforzo per assicurare gli indispensabili rifornimenti alle truppe operanti sul suolo del Nord Africa. Il comandante in capo della Kriegsmarine incaricò il proprio ufficiale di collegamento a Roma di trattare la questione, e il vice ammiraglio Eberhard Weichold, dopo aver fatto presente a Supermarina l'impellente necessità di dover assicurare i rifornimenti alla Libia anche impiegando unità leggere di superficie e subacquee, a seguito di conversazioni verbali con il sottocapo di stato maggiore, ammiraglio Luigi Sansonetti, il 22 novembre inviò una lettera all'ammiraglio Arturo Riccardi, sottosegretario e capo di stato maggiore della Regia Marina, il quale rispose di vedere la situazione sotto lo stesso punto.

Ai primi di dicembre, infatti, anche per venire incontro alle sempre più pressanti richieste che giungevano dai Comandi dell'Asse in Libia, Supermarina inserì nel programma trasporto materiali bellici un complesso e intensificato movimento di unità subacquee; ma poiché allo Stato Maggiore Generale il numero di grandi sommergibili impiegati in quel compito fu giudicato insufficiente, a Roma fu presa la decisione di ritirare dall'Atlantico tutti quelli che vi si trovavano, impegnati nella guerra oceanica.

L'11 dicembre Supermarina ordinò al Comando in capo della Squadra Sommergibili (Maricosom), di predisporre per il rimpatrio dei sommergibili *Alpino Bagnolini*, *Archimede* e *Barbarigo*, che si trovavano a Bordeaux a disposizione del Comando dell'XI Gruppo Sommergibili, chiamato in codice Betasom: nome telegrafico derivate dalle parole "Beta", che significava Bordeaux, e "Som" che stava per sommergibili.

Dopo che Berlino ebbe dato il suo benestare, l'ordine del ritiro dei sommergibili italiani dall'Atlantico fu ufficializzato il 14 dicembre dal capo del Comando Supremo, generale Ugo Cavallero, che inviò a Supermarina il seguente ordine: "*N. 40546. Presi ordini Duce. Tutti indistintamente i sommergibili ancora in Atlantico debbono rientrare in Mediterraneo nel più breve tempo possibile. Prego comunicare notizia a ogni successivo rientro. Generale Ugo Cavallero*".

Nel frattempo, però, si era verificato, cogliendo completamente di sorpresa gli ambienti politici e militari della Germania e dell'Italia, l'attacco giapponese alle posizioni degli Alleati nel Pacifico, che aveva portato, dopo la distruttiva incursione contro la base navale statunitense di Pearl Harbour, anche all'eliminazione della Flotta Orientale britannica, con l'affondamento delle navi da battaglia *Prince of Wales* e *Repulse*. Ne conseguì l'entrata in guerra degli Stati Uniti contro le potenze dell'Asse in Europa, la Germania e Italia. Queste due ultime nazioni, che si trovavano ormai in conflitto con la potenza d'oltre oceano, rispettando i termini del Patto Tripartito firmato con i

nipponici, ufficializzarono il loro intervento nel conflitto dichiarando la guerra agli Stati Uniti l'11 dicembre.

E poiché ai sommergibili tedeschi e italiani si offrivano nell'Atlantico occidentale favorevoli possibilità d'impiego, prima che statunitensi e britannici fossero in grado di organizzare il convogliamento del traffico mercantile, Berlino tornò sulla sua decisione, opponendosi con questi validi motivi al ritiro dall'Atlantico dei sommergibili di Betasom.

Tramite l'ammiraglio Weicold, nel frattempo nominato comandante della Marina germanica in Italia, Supermarina fu pregata di sospendere la partenza dei propri sommergibili da Bordeaux, come in precedenza era stato insistentemente sollecitato dagli stessi tedeschi, che avevano inviato ben 30 dei loro U-boote nel Mediterraneo, 26 dei quali erano regolarmente transitati attraverso lo Stretto di Gibilterra fra il settembre 1941 e il gennaio 1942, per sostenere le traballanti operazioni navali dell'alleato.

I loro successi erano stati veramente eccezionali, poiché portarono i sommergibili *U 81*, *U 331* e *U 557* a silurare e affondare, rispettivamente il 13 e il 25 novembre e il 14 dicembre, tre grosse unità britanniche, la portaerei *Ark Royal*, la corazzata *Barham* e l'incrociatore *Galatea*. Con questi risultati gli U-boote dimostrarono inequivocabilmente all'Arma subacquea italiana nel Mediterraneo che i suoi insuccessi derivavano, più che dalla mancanza di traffico, dagli impieghi d'azione eccessivamente statici ordinati da Supermarina, sviluppati con eccessiva prudenza e realizzati con battelli non sufficientemente addestrati. Di ciò si lamentò con una coraggiosissima relazione per Supermarina, datata 9 dicembre 1941, il comandante di Maricosom ammiraglio di squadra Mario Falangola, che per quell'iniziativa, che metteva i vertici della Regia Marina di fronte alle loro responsabilità, fu subito sostituito nel comando della Squadra Sommergibili dall'ammiraglio di divisione Antonio Legnani.

Sulla situazione creatasi in Atlantico, il cap. corv. Fausto Sestini, ufficiale di collegamento di Betasom presso il comandante dei sommergibili tedeschi, ammiraglio Karl Dönitz (Befehlshaber der Unterseeboote - B.d.U.), con un rapporto sull'attività degli U-boote nei primi due mesi del 1942, inviato con data 12 marzo a Bordeaux, al Comando dell'11° Gruppo Sommergibili (11° Grupsom), e per conoscenza a Maricosom e al Comando della Scuola Sommergibili di Pola, scriveva tra l'altro[1]

(1) AUSMM, *B.D.U. - Ufficiale di Collegamento*, "Rapporto sull'attività dell'arma subacquea germanica nei mesi di gennaio e febbraio. Situazione e andamento della guerra al traffico nel periodo predetto", f. S-7 del 12 marzo 1942.

> *L'improvviso attacco del Giappone all'America ed il conseguente intervento dell'America in guerra ha sorpreso le forze subacquee germaniche in piena crisi di spostamento in Mediterraneo, mentre le poche unità rimaste in Atlantico operavano fra Gibilterra e le Azzorre cercando di bloccare questa via di accesso al Mediterraneo.*
> *D'altra parte le unità in addestramento che avrebbero dovuto rapidamente rimpiazzare quelle dislocate in Mediterraneo, sono state ritardate nella loro messa a punto dall'estrema rigidità dell'inverno che, producendo il completo congelamento del Baltico, ha obbligato la complessa organizzazione delle scuole a spostarsi verso la metà di Gennaio nel Mare del Nord.*
> *E' venuto quindi a mancare l'impiego in massa delle forze subacquee germaniche contro il traffico americano ed i risultati ottenuti, per quanto notevoli, non hanno quel carattere decisivo che avrebbero potuto e dovuto avere qualora l'operazione fosse stata prevista e preparata.*

Fu con queste prerogative e urgenze operative, che il contrammiraglio Kurt Fricke, capo del 1° Reparto della Seekriegsleitung (S.K.L.), ossia la Direzione delle operazioni navali dell'alto Comando dell'O.K.M., sentito il parere dell'ammiraglio Dönitz inviò a Roma un promemoria, che l'ammiraglio Weichold consegnò all'ammiraglio Sansonetti, e in cui si sosteneva testualmente: "*In Atlantico le forze italo-tedesche devono proseguire con ogni mezzo l'attacco ai traffici nemici*".

Sansonetti, letto il promemoria, lo portò alla conoscenza dell'ammiraglio Riccardi, discutendone il contenuto, e portandolo poi alle decisioni del generale Cavallero. Questi a sua volta ne discusse con il capo del governo, Benito Mussolini, il quale accettò di concedere l'annullamento dell'ordine impartito per la smobilitazione della base atlantica. Conseguentemente, il 17 gennaio Supermarina trasmise via filo a Betasom il seguente teledispaccio per il cap. vasc. Romolo Polacchini, comandante della base atlantica:(2)

> *SUPERMARINA 30919 – decifrate da solo (alt) At datare dalla ricezione del presente messaggio i sommergibili in Atlantico passino alla dipendenza di Maricosom (alt) Est contro mandato l'ordine di rientro in Mediterraneo dei sommergibili atlantici – 194517.*

Quest'ordine fu seguito l'indomani da precisazioni più complete, spedite a Betasom, e per conoscenza a Maricosom, dall'ammiraglio Sansonetti:(3)

(2) AUSMM, *SUPERMARINA, Messaggio in partenza* n. 30919 del 17 gennaio 1942.
(3) AUSMM, *Supermarina*, "Dipendenza F.S.I.A.", f. 1755 del 19 gennaio 1941.

Prosecuzione teledispaccio 30919 in data 17 c.m.
1. - Con la data del 18 c.m. le F.S.I.A. [Forze Subacquee Italiane Atlantico] *in Atlantico sono passate alle dipendenze dirette di Maricosom, fermo restando che, per l'impiego coordinato dei sommergibili in operazioni di guerra in Atlantico, il Comando F.S.N.A. riceverà disposizioni dall'Ammiraglio Dönitz Comandante dei sommergibili tedeschi.*
2. - Tutte le disposizioni operative impartite dall'Ammiraglio Dönitz saranno sempre e subito trasmesse a Maricosom e Supermarina. Il Comando della F.S.I.A. dovrà inviare alle predette Autorità copia degli ordini di operazione emanati ai sommergibili dipendenti e dei rapporti di missione dei sommergibili stessi.

I preparativi di Betasom per operare nell'Atlantico occidentale

L'ordine di sospendere la fase di smobilitazione della base atlantica di Bordeaux e di annullare il rientro dei sommergibili di Betasom nel Mediterraneo rappresentò una saggia decisione, e i risultati molto positivi, poi conseguiti nel restante periodo dell'attività bellica in Atlantico, non delusero le aspettative, anche dei tedeschi, portando i sommergibili di Betasom a ottenere, nel campo oceanico e nell'ecatombe di navi mercantili nelle acque americane, i maggiori successi della guerra, con punte di affondamenti di naviglio mercantile nemico del tutto proporzionate ai risultati conseguiti dagli U-boote germanici. I sommergibili di Bordeaux, che fino a quel momento avevano operato nell'emisfero orientale dell'Atlantico, dalle alte latitudini a sud dell'Islanda, dove esistevano durissime condizioni ambientali, fino alle acque equatoriali africane della Sierra Leone, riscattarono ampiamente le precedenti deludenti prestazioni causate, soprattutto, dall'insufficiente addestramento e dalle difficoltà di adattamento alla guerra di movimento in oceano.

Come abbiamo detto, la fase di smobilitazione della base di Bordeaux ebbe termine il 17 gennaio 1942, allorquando giunse da Roma l'ordine che essa non doveva più essere sgombrata e che l'attività bellica dei sommergibili in oceano poteva essere ripresa.

Subito al Comando di Betasom fu affrontata la necessità di operare al più presto possibile nelle nuove zone dell'emisfero occidentale, presso le coste americane, ove il traffico mercantile, non ancora disciplinato e convogliato, faceva prevedere avrebbe concesso ai suoi sommergibili grandi possibilità di successi.

L'ammiraglio Polacchini, comandante della base atlantica e il cap. freg. Caridi, suo capo di stato maggiore, con il regio console d'Italia a Bordeaux in visita a Betasom, che saluta romanamente il plotone d'onore del Reggimento San Marco.

Occorreva pertanto sfruttare al massimo tale occasione favorevole, derivante dall'entrata in guerra degli Stati Uniti, portando l'attacco in quelle acque lontane con il maggior numero di unità subacquee prima che l'avversario avesse organizzato le proprie difese. Ma ciò si rendeva possibile solo in parte, poiché degli undici sommergibili dell'XI Gruppo, ancora alle dipendenze di Betasom, soltanto cinque si trovavano in condizioni di poter riprendere il mare entro breve tempo.

Essi erano: *Leonardo da Vinci*, *Luigi Torelli*, *Morosini*, *Giuseppe Finzi* ed *Enrico Tazzoli*. Degli altri sei sommergibili, l'*Alpino Bagnolini* e il *Barbarigo* si trovavano in missione nella zona delle Isole Azzorre;[(4)] il *Calvi* era a lavori in arsenale e non sarebbe stato disponibile prima dell'inizio della terza decade di febbraio; l'*Archimede* e il *Comandante Cappellini*, pur essendo pronti per affrontare

(4) Il 23 gennaio 1942, per errato riconoscimento, il *Barbarigo* (cap. corv. Enzo Grossi) silurò e affondò un piroscafo neutrale, lo spagnolo *Navemar* (5473 tsl) partito da New York, e i cui 34 naufraghi, sui 36 uomini che erano a bordo, furono salvati dal piroscafo spagnolo *Isla de Tenerife*.

la missione, mancavano del comandante e di parte degli equipaggi; il *Reginaldo Giuliani*, infine, si trovava temporaneamente distaccato a Gothenhafen, nel Baltico, a disposizione del personale italiano che si addestrava presso la locale scuola tattica tedesca.

Per la scelta delle zone di operazione più favorevoli da assegnare ai sommergibili italiani, il cap. vasc. Polacchini, prese accordi con l'ammiraglio Dönitz, da cui dipendeva per la parte operativa. Su disposizioni dell'ammiraglio Legnani, il comandante Polacchini cercò inizialmente di convincere il B.d.U. ad assegnare alle unità subacquee italiane le acque equatoriali di Capo San Rocco. Era questa una zona focale del traffico, attraversata dalle navi mercantili che percorrevano nei due sensi le rotte passanti lungo la costa occidentale del Brasile, e che faceva ben sperare di poter sfruttare l'attacco di sorpresa, poiché non vi si erano ancora spinti sommergibili tedeschi. La proposta di Betasom non fu accettata dal B.d.U. per motivi politici fissati dalla diplomazia di Berlino, dal momento che la presenza in quel settore di traffico prevalentemente esercitato da navi argentine e brasiliane portò al convincimento di evitare incidenti con le nazioni neutrali del Sud America che già avevano avuto motivi di astio con le potenze dell'Asse.

Polacchini, informato che i sommergibili tedeschi avrebbero raggiunto la costa del Nord America, aveva chiesto di assegnare ai sommergibili italiani le medesime zone di operazione. Ma il B.d.U., in considerazione dell'estensione della guerra subacquea alla zona dei Caraibi, trasferendovi con partenza da Lorient il gruppo "Neuland", costituito da cinque sommergibili della 2ª Flottiglia (*U* 67, *U 129*, *U 161*, *U 156* e *U 502*), decise di assegnare ai battelli di Betasom settori di operazione prossimi alle Isole Bahama e Antille. In tali zone si svolgeva un traffico mercantile isolato e intenso, costituito soprattutto da preziose petroliere che trasportavano il greggio dai giacimenti petroliferi del Venezuela (Aruba e Curaçao), e da piroscafi con la bauxite della Guaiana Olandese, con il rame del Cile e del Perù, con minerali ferrosi del Brasile, con la carne congelata e il grano dell'Argentina.

Poiché il B.d.U. possedeva inizialmente soltanto scarse notizie sulla situazione esistente nelle Indie Occidentali, circa i preparativi di difesa e lo svolgimento delle rotte di traffico marittimo tra le Americhe, l'Europa e l'Africa, e in attesa di ricevere notizie più precise dagli U-boote del gruppo "Neuland" (che era previsto sarebbero arrivati a metà febbraio, con navigazione di circa 4000 miglia, nelle zone assegnate, davanti alle zone petrolifere di Curaçao, Aruba e Trinidad) le assegnazioni iniziali dei sommergibili italiani ebbero carattere provvisorio.

Pertanto, Polacchini predispose l'invio nelle aree prescelte, dei cinque sommergibili al momento disponibili, assegnando al *Tazzoli* e al *Finzi*, dotati di maggiore autonomia, settori di operazione situati a levante dello Stretto della Florida e delle Isole Bahama, e al *Da Vinci*, al *Torelli* e al *Morosini* zone più vicine, a levante delle Isole Antille.

Nonostante possedessero una discreta autonomia, i sommergibili di Betasom dovettero ugualmente affrontare il problema di raggiungere aree d'impiego distanti circa 3500 miglia da Bordeaux. Calcolando la rotta del ritorno e la permanenza in zona di almeno due settimane, apparve chiaro, sullo studio dei consumi di combustibile rilevati nelle precedenti missioni e dei sovraccarichi fino ad allora previsti, che con le normali dotazioni di nafta soltanto il *Tazzoli* e il *Finzi* avevano possibilità di operare con un certo margine nelle lontane acque del Centro America. Gli altri tre sommergibili minori avrebbero potuto farlo soltanto aumentando il loro sovraccarico, o realizzando un rifornimento in mare; soluzione quest'ultima che fu scartata da Betasom, non ritenendo opportuno impiegare a tale scopo una nave di superficie o uno dei sommergibili, per non toglierlo ai suoi compiti operativi. Pertanto, "*onde portare le autonomie pratiche al massimo possibile*", fu scelta la soluzione più logica dell'aumento del sovraccarico di combustibile, riducendo "*fino ai minimi consentiti dalla navigabilità le riserve di spinta*", adibendo a depositi di nafta alcune casse di immersione e di compenso, che erano necessarie per regolare il peso di immersione, e quindi la capacità di galleggiamento e di equilibrio sui sommergibili.(5) Queste misure, appesantendo molto e abbassando lo scafo, in particolare a poppa, ponevano ai sommergibili problemi critici di stabilità e di sicurezza, che però sarebbero tornati pressoché normali, a navigazione avanzata, col graduale consumo della nafta.

Inizialmente, Supermarina aveva incaricato Maricosom di studiare un'azione di bombardamento della città di New York, da assegnare al *Tazzoli* e al *Finzi*, ossia alle unità subacquee a disposizione di Betasom che avevano il maggiore tonnellaggio e armamento, possedendo due cannoni da 120 mm. L'operazione venne però sconsigliata dall'ammiraglio Legnani il quale, in un promemoria per l'ammiraglio Sansonetti, dimostrata l'impossibilità per i due sommergibili di raggiungere una distanza di tiro di almeno 14 000 m, risalendo il fiume Hudson, e navigando per di più in bassi fondali, concludeva che l'impresa appariva essere troppo pericolosa.

(5) AUSMM, *BETASOM*, "Rapporto sull'attività dell'arma subacquea germanica nei mesi di gennaio e febbraio", f. 116/SRP del 23 marzo 1942.

Il comandante di Betasom propose allora due varianti: inviare le due unità a operare lungo le coste della Florida, oppure dirigerle più a nord per bombardare depositi, impianti industriali, opere di interesse militare nelle città di Berkley e Atlantic City, situate a sud di New York. Quest'ultima azione, da realizzare al tramonto di uno stesso giorno, e avente scopo prettamente dimostrativo, fu fissata sull'ordine di operazione dei sommergibili con le seguenti modalità: il *Tazzoli* e il *Finzi* sparati 300 colpi contro gli obiettivi si sarebbero successivamente trasferiti nelle rispettive zone di agguato assegnate, a nord dello Stretto della Florida e a levante delle Isole Bahama, passando al largo di Capo Hatteras. Tale azione, per attuare la quale il B.d.U. era "*stato già informato, in linea generale da Supermarina*", venne dallo stesso Supermarina annullata il 5 febbraio 1942, informandone Betasom con il telegramma n. 35885, trasmesso da Maricosom.(6)

Considerando poi che il *Finzi*, il *Tazzoli* e il *Morosini*, non troppo moderni, possedevano macchine e materiali alquanto logori, e che il *Morosini*, il *Da Vinci* e il *Torelli* avrebbero affrontato per la prima volta una navigazione prevista superiore a 10 000 miglia, particolare attenzione fu posta nei lavori di modifica, di verifica e revisione dei battelli, che si svolsero sotto la direzione del geniale capo servizio di Betasom, maggiore del Genio Navale Giulio Fenu. Il riassetto per porre i sommergibili nelle condizioni più adatte ad affrontare la lunga missione si svolse nel breve tempo concesso, poiché le date di partenza, già di massima stabilite, non furono prorogate per non ritardare l'attività bellica sulle coste d'America.

A bordo dei sommergibili, per la ristrettezza dei locali, si stava male anche nelle condizioni migliori: ora, per raggiungere le acque dell'America centrale aumentando l'autonomia, agli equipaggi era richiesto di rinunciare al loro ultimo, modesto resto di comodità. In ogni spazio libero non necessario per le operazioni di manovra, si stivarono il combustibile, l'olio lubrificante invernale ed estivo, pezzi di ricambio per le macchine, siluri e proiettili d'artiglieria.

Inoltre, in considerazione delle missioni che potevano durare molto oltre due mesi, si rese necessario raddoppiare le dotazioni dei viveri, aggiungendo alle normali assegnazioni di guerra tutto quello che fu possibile trovare a Bordeaux, sul mercato locale: carne congelata, insaccati, ortaggi e frutta. Ciò comportò sul *Torelli* di abolire le cuccette in modo da realizzare uno spazio che permettesse al sommergibile le possibilità di stivaggio dei viveri, assieme a buone condizioni di vita per l'equipaggio.

(6) AUSMM, *MARICOSOM*, Messaggio in partenza n. 412 del 5 febbraio 1942.

Fu particolarmente studiata la scelta del vestiario e, in considerazione delle zone climatiche in cui avrebbero operato i sommergibili, furono assegnati anche caschi da sole e occhiali affumicati per il personale di servizio in torretta. Inoltre, nei giusti limiti, basandosi sull'esperienza acquisita nelle precedenti missioni oceaniche e per venire incontro ai desideri espressi da ciascun comandante, furono apportate altre modifiche alle false torri di tutti i sommergibili, per rendere più agevole la permanenza del personale in plancia e il più efficace possibile il servizio delle vedette.

Poiché le distanze da percorrere per raggiungere i settori operativi dell'America centrale imponevano che la nafta fosse impiegata con il massimo risparmio, furono prescelte in andata rotte passanti a sud delle Azzorre, per sfruttare le correnti dei venti alisei che spirano costantemente verso sud-ovest, e nella navigazione del ritorno rotte passanti a nord delle Azzorre, in modo da essere agevolati dalla corrente del Golfo del Messico, la cui velocità di spostamento è di 2 miglia l'ora.

Betasom. Si discutono le modalità per l'attacco nell'Atlantico occidentale. Da sinistra il cap. freg. Caridi, l'ufficiale alle operazioni cap. corv. Anfossi, e il cap. vasc. Polacchini.

Gli ordini impartiti richiamavano particolarmente l'attenzione dei comandanti e dei capi servizio Genio Navale proprio nell'evitare lo spreco del combustibile, effettuando gran parte della rotta di andata a velocità economica, tenendo in funzione un solo motore, ed evitando rotte battute da mare, vento e correnti contrarie.

A evitare poi che vi fossero sommergibili costretti e riprendere la rotta del ritorno per esaurimento della nafta quando ancora avevano siluri, fu progettato di farli rifornire da quei battelli che, avendo già esaurite le armi, avessero posseduto eccedenza di combustibile per il rientro. Inoltre, onde consentire ai comandanti di operare senza l'eccessiva preoccupazione di restare a corto di nafta fu deciso, a titolo precauzionale, di tenere pronto in porto l'*Archimede* per svolgere eventuali rifornimenti ai sommergibili in rotta di ritorno che lo avessero richiesto. E poiché all'*Archimede* doveva essere cambiato il comandante, vi fu destinato temporaneamente per la missione il cap. freg. Giuseppe Caridi, che ricopriva l'incarico di capo di stato maggiore della base atlantica. Venne anche previsto che, nel caso si fossero presentate la necessità e la possibilità, si svolgesse un rifornimento in mare di siluri dal *Finzi* al *Tazzoli*.

In previsione di un intenso traffico esistente nelle zone di operazione e di una scarsa sorveglianza e difesa, il Comando di Betasom raccomandò inoltre ai comandanti dei cinque sommergibili di fare particolarmente attenzione nell'economia dei siluri, ricorrendo al cannone per dare alle navi silurate il colpo di grazia. Per esplicare nel modo più efficace tale compito fu mantenuta inalterata, rispetto alle precedenti operazioni, la dotazione dei siluri sul *Finzi* e *Tazzoli* (classe "Calvi"), che era di 19 armi, e sul *Morosini* (classe "Marcello"), che era di 12 armi. Fu invece aumentata sul *Da Vinci* e sul *Torelli* (classe "Marconi"), portandola da 12 a 14 siluri. Anche la dotazione del munizionamento d'artiglieria fu incrementata, e i viveri, con i provvedimenti adottati, furono portati, per ogni sommergibile, a una disponibilità di consumo per 70 giorni.

In relazione alle nuove situazioni di carico, e tenendo conto del tempo concesso dalle date di partenza, non prorogate per non ritardare l'impiego delle unità sulle coste d'America, durante la permanenza in bacino furono apportati ai sommergibili tutti quei lavori ritenuti indispensabili per metterli nelle migliori condizioni di operabilità, apportando loro opportuni spostamenti di zavorra, revisionando le linee d'asse e tutte le appendici della carena. Particolare attenzione fu posta ai motori termici, che furono curati in tutti i loro organi e nelle apparecchiature, e mettendo gli ausiliari nella più perfetta efficienza.

Fu poi richiesto ai comandanti dei sommergibili di comunicare ogni avvistamento di navi nemiche, con le rispettive rotte. E questo per permettere

a Betasom di studiare e determinare le deviazioni del traffico nemico. Furono date istruzioni di considerare nemiche, e quindi attaccabili senza preavviso, le navi delle nazioni che avevano dichiarato guerra al Giappone e, attenendosi alle disposizioni che regolavano le prede, di risparmiare soltanto i piroscafi neutrali riconosciuti.

Era inoltre tassativamente vietato di attaccare navi isolate nelle zone di attacco interdette. Nel caso di un incontro con una nave il sommergibile doveva limitarsi a mantenerne il contatto, chiedendo sempre alla base il permesso di attaccare. Sotto questo riguardo, nell'attraversare le zone percorse dalle navi dell'Asse, non era ammessa iniziativa di alcun genere.

Avendo rovesciato i criteri fino allora seguiti circa l'autonomia e il modo di sfruttare al massimo le caratteristiche dei sommergibili, il *Da Vinci*, *Torelli*, *Morosini*, *Tazzoli* e *Finzi* salparono da Bordeaux fra il 28 gennaio e 1'11 febbraio, salutati dal personale della base e con gli equipaggi animati dallo spirito più battagliero.

Poiché per ciascuno dei cinque sommergibili fu calcolato di dover percorrere nel corso delle missioni una navigazione di oltre 10 000 miglia, con una permanenza in mare prevista di otto settimane, da trascorrerne tre nella rotta di trasferimento, due in zona di operazioni, e tre durante il ritorno, le dotazioni belliche imbarcate e le date di partenza furono le seguenti:

SOMMERGIBILE	COMANDANTE	DATA DI PARTENZA	NUMERO SILURI	NUMERO PROIETTI	TONNELLATE NAFTA	GIORNI VIVERI
Da Vinci	Longanesi	28.01.42	14	220	191	70
Torelli	De Giacomo	01.02.42	14	210	191	70
Finzi	Giudice	06.02.42	19	330	336	70
Morosini	Fraternale	11.02.42	12	300	168	70
Tazzoli	Di Cossato	11.02.42	19	330	336	70

Come stabilito dagli ordini di operazione, i cinque sommergibili, manovrando con due motori, procedettero a velocità di 12 nodi fino all'altezza delle Azzorre. Quindi, trovandosi ormai oltre il limite di sorveglianza delle forze aero-navali britanniche, fu lasciato in funzione un solo motore, riducendo la velocità a 6 nodi.

Inizialmente, avendo Betasom ancora scarse notizie sull'andamento del traffico nemico nelle zone di operazione, il Comando di Bordeaux vagliò le informazioni ricevute dal B.d.U. e prescrisse ordini adatti a mettere le unità

subacquee in condizione di svolgere nel modo migliore la loro attività, e quindi pervenire ai successi sfruttando le zone più favorevoli. Negli ordini di operazione fu inizialmente lasciato ai comandanti dei sommergibili un margine di autonomia che li rendesse liberi di agire in base alle proprie osservazioni e supposizioni. Poi, quando Betasom venne in possesso di utili notizie sullo svolgimento del traffico, la condotta delle operazioni si svolse sotto la sua guida, trasmettendo alle unità in mare tutte le informazioni che il Comando Superiore riteneva essere loro di ausilio e di indicazione, onde farle pervenire ai maggiori successi.

L'attacco degli U-boote del Gruppo "Neuland"

Nelle difficoltose condizioni difensive del nemico, una volta entrati nel Mare dei Caraibi i sommergibili tedeschi *U 67* (ten. vasc. Günther Müller-Stöckheim), *U 156* (ten. vasc. Gustav Julius Werner Hartenstein) e *U 502* (ten. vasc. Jürgen von Rosenstiel) presero inizialmente a bersaglio le piccole petroliere che dai giacimenti del Golfo del Venezuela trasportavano il greggio alle raffinerie delle vicine isole di Aruba e Curaçao, con i loro estesi depositi. I tre sommergibili, attaccando nel periodo della luna nuova, avevano l'ordine di affondare anzitutto con i siluri le unità in porto e cannoneggiare poi i depositi di carburante, azione che per ordine del comandante della Kriegsmarine, ammiraglio Raeder, doveva essere continuata anche nelle notti successive al 16 febbraio, data d'inizio dell'attacco fissata dal B.d.U. L'azione del forzamento dei due porti riuscì parzialmente, mentre fallì l'intento di danneggiare i depositi di carburanti.

Ottenuta libertà di manovra l'*U 67*, *U 156* e *U 502* si sparpagliarono piombando sull'intenso e ancora disorganizzato traffico marittimo: in poco più di due settimane i tre sommergibili affondarono 11 petroliere e 2 piroscafi. Gli altri due U-boote del gruppo "Neuland", l'*U 129* (ten. vasc. Nicolai Clausen) e l'*U 161* (ten. vasc. Albrecht Achilles) dopo alcuni iniziali successi davanti all'importante nodo di traffico di Trinidad, si spostarono, l'uno lungo le coste della Guaiana, l'altro nella zona occidentale delle Piccole Antille e, in una serie di brillanti attacchi portati lungo le rotte e dentro le rade dei porti, colarono a picco 12 navi mercantili.

Contemporaneamente, altri quattro sommergibili del tipo "IX" erano stati inviati a operare più a nord, nella zona del Canale della Florida. L'*U 128* (ten. vasc. Ulrich Heysel) e l'*U 504* (ten. vasc. Fritz Poske), agendo prevalentemente in acque poco profonde nella zona di Capo Canaveral e a

nord est delle Isole Bahama, attaccarono le grosse petroliere provenienti dal Golfo del Messico e dai Caraibi, affondandone 6. Nella rotta di ritorno, al largo delle Antille, l'*U 504* colò a picco anche un piroscafo che trasportava automezzi, il britannico *Stangarth*. L'*U 126* (ten. vasc. Ernest Bauer), che intendeva raggiungere le coste meridionali della Florida passando per il Canale di Sopravento (Windward Passage), trovò in questa zona a nord di Cuba tanto traffico da esaurirvi le armi, affondando in pochi giorni 7 navi e silurandone altre 2. Infine, l'*U 108* (cap. corv. Klaus Scholtz) non raggiunse la sua zona operativa perché durante la rotta trovò tanti bersagli al largo di Capo Hatteras da affondarvi 5 navi, esaurendo i siluri.

Le osservazioni di Betasom sul traffico nemico nell'America centrale, e le modalità di attacco dei sommergibili italiani

Dalle osservazioni giunte al B.d.U. dai comandanti dei sommergibili tedeschi appariva che nelle acque dell'America centrale il traffico nemico si svolgeva ovunque isolato. Esso risultava particolarmente intenso nelle zone focali dello Stretto della Florida fino a Capo Hatteras, ove le navi mercantili seguivano rotte passanti vicino alle coste, al limite minimo consentito dai fondali, per poi divergere verso il largo per riprendere la navigazione ancora sottocosta fino a New York; nel Canale di Sopravento, che separa le Isole Bahama da Cuba, e nel Canale di Bahama. Nel Mare dei Caraibi il nemico, dopo i primi attacchi degli U-boote, aveva invece reagito in modo insolito, sparpagliando le navi che, dopo essersi in un primo tempo avvicinate alle coste e alle isole delle Piccole Antille, furono poi trattenute in porto. Al contrario, era segnalato un notevole traffico tra l'isola di Trinidad e la costa della Guaiana. Infine risultava che un'intensa sorveglianza, soprattutto realizzata mediante gli aerei, si svolgeva in prossimità del Canale di Panama e lungo le rotte di traffico della Florida e del Mare dei Caraibi.

Dalle Piccole Antille all'arcipelago delle Bahama, davanti alle Isole Barbados, Portorico e Haiti, agli Stretti di Mona e di Sopravento, porte del Mare dei Caraibi, anche i sommergibili italiani parteciparono alla caccia micidiale del naviglio mercantile nemico, ricercando e operando sulle rotte principali del traffico individuate. In un settore di mare vastissimo, approfittando dell'impreparazione del nemico e quindi della mancanza di difesa, scorta e sorveglianza metodica, i sommergibili ricercarono le correnti di traffico isolato, per poi attaccare le navi mercantili, spesso dopo lunghissimi e tenaci inseguimenti, impiegando il siluro e le artiglierie.

Le condizioni operative erano in questo periodo di disorganizzazione della difesa statunitense e britannica talmente favorevoli che i comandanti dei sommergibili potevano persino scegliere il modo e il momento più favorevole per colpire la preda. Di giorno, mantenendosi fuori vista al limite dell'orizzonte, essi controllavano gli spostamenti della nave nemica incontrata, e se la stessa era lenta la sopravanzavano per poi immergersi aspettandola al varco. Se invece la nave da attaccare era veloce, e il sommergibile partiva da una posizione d'incontro sfavorevole, il comandante dell'unità subacquea si limitava a seguire il mercantile fino al calare del sole, mantenendosi a grande distanza in modo che la sua sottile sagoma non potesse essere avvistata, per poi puntare sul bersaglio con il favore dell'oscurità. Di notte la luminosità dei tropici e i lunghi periodi di calma di mare e di vento permettevano di individuare con una certa facilità le navi nemiche oscurate, cosicché bastava scegliere bene l'accostata per beneficiare dell'ombra fino al momento del lancio. Lo scoppio del siluro era poi segnalato da un lampo e da una grande fiammata arancione seguiti da un rombo smorzato. Se uno o due siluri non erano ritenuti sufficienti per determinare l'affondamento della nave attaccata, le era impartito il colpo di grazia con il cannone.

In nessun altro periodo della guerra i cannoni dei sommergibili italiani furono impiegati con altrettanta intensità. Le navi, silurate mentre navigavano ad alta velocità, lanciavano disperati appelli di soccorso con la radio, cannoneggiate, s'incendiavano e affondavano appruate o appoppate, oppure rovesciandosi sul fianco e capovolgendosi. Il tutto dipendeva dal modo in cui funzionavano i compartimenti stagni, dal carico di bordo, e dal punto più o meno vulnerabile dello scafo colpito dal siluro. Tenaci erano in particolare le petroliere, il cui scafo, suddiviso in diversi compartimenti stagni, permetteva loro di incassare duri colpi senza che la galleggiabilità fosse irrimediabilmente compromessa.

I siluri, che colpivano uno o più compartimenti, facevano squarci anche di notevoli dimensioni, dai quali entrava acqua di mare, ma nello stesso tempo dalla falla usciva nafta e acqua dolce di zavorra, e pertanto inizialmente l'equilibrio della nave era sempre lo stesso. Accadeva, quindi, che spesso le petroliere silurate continuassero a navigare a elevata velocità apparentemente indenni. Per finirle era necessario insistere nell'attacco fino a quando non fosse entrata acqua nella sala macchine, e per far questo i sommergibili dovevano dar corso a lunghi inseguimenti, lanciare altri siluri e martellare insistentemente lo scafo della nave nemica con il cannone.

I comandanti dei sommergibili avevano tutto il tempo necessario per assicurarsi degli affondamenti. Sebbene attaccassero generalmente senza

preavviso, dopo aver silurato la preda e prima di impartirle il colpo di grazia essi concedevano all'equipaggio il tempo di mettersi in salvo. Spesso si avvicinavano ai naufraghi per accertarsi sul nome dalla nave attaccata, sulla sua destinazione e sulla natura del carico, e non di rado cercarono di alleviarne le sofferenze offrendo cibo, acqua e sigarette, e indicando la rotta da seguire per raggiungere la costa più vicina.

La missione del sommergibile *Leonardo Da Vinci*

Il primo sommergibile di Betasom a raggiungere le acque dell'America centrale fu il *Da Vinci*, comandato dal cap. corv. Luigi Angelo Longanesi Cattani. Nelle istruzioni impartite con l'ordine di operazione n. 90, diramato anche al sommergibile *Torelli*, lo scopo assegnato al *Da Vinci* era di "*operare contro il traffico nemico lungo le rotte e nelle zone stabilite*" e di "*raccogliere tutti gli elementi possibili sul traffico nemico e neutrale*".

Inoltre, una volta raggiunte le zone di agguato, si concedeva ai due sommergibili facoltà di spostarsi, il *Da Vinci* verso ponente e il *Torelli* verso nord-ovest, "*nei limiti dell'autonomia residua*". Era anche previsto che, in caso di necessità derivante nella rotta del ritorno a Bordeaux dal consumo della nafta, potessero entrare nel porto di Cadice, a nord dello Stretto di Gibilterra, per rifornirsi in modo del tutto segreto nella cosiddetta base C; ossia alla petroliera italiana *Fulgor*, che in quel porto neutrale spagnolo si trovava attrezzata fin dall'inizio della guerra.

Le trasmissioni radio erano da realizzare con il cifrario Atlantico e con il più veloce cifrario della macchina "Enigma" 1ª edizione.(7)

Percorrendo l'Atlantico, inizialmente con una navigazione occulta iniziata dal 10° meridiano W e poi procedendo in superficie, il *Da Vinci*, salpato da Bordeaux il 28 gennaio, nella seconda quindicina di febbraio arrivò nella zona assegnata al largo delle Antille. Durante il trasferimento aveva avvistato due aerei sconosciuti, e vanamente inseguito un piroscafo che, incontrato l'11 febbraio, riuscì a dileguarsi dopo sette ore e mezzo di caccia per la superiore velocità.

(7) AUSMM, *BETASOM*, "Ordine di operazione n. 90", f. 031/SRP del 22 gennaio 1942.

23 gennaio 1942. Il sommergibile *Leonardo da Vinci* entra nella chiusa della Gironda.

Dal clima prettamente invernale del Golfo di Biscaglia il *Da Vinci* era passato alla calura umida e insopportabile dell'America centrale. Violente burrasche, che sollevavano alte ondate, si alternavano a periodi di calma piatta. L'ardente sole tropicale, arroventando le lamiere dello scafo del sommergibile, faceva boccheggiare gli uomini dell'equipaggio nei locali surriscaldati fino a 35° di temperatura. Anche di notte, per il forte calore, essi stentavano a dormire. Rannicchiati nello spazio ristretto, costretti a riposare in mezzo a cassette, sacchi di viveri, in locali dove tutto era viziato, impregnato di nafta e vapori maleodoranti, per respirare una boccata d'aria pura gli uomini erano costretti a darsi il cambio in torretta, o dovevano essere autorizzati a sostare in coperta.

Dopo alcuni giorni di permanenza nella zona assegnata, con l'orizzonte deserto agli sguardi delle vedette che con i loro binocoli perlustravano incessantemente da ogni lato della torretta, avendo in due occasioni, il 13 e il 16 febbraio, comunicato che a nord-est delle Antille vi era completa mancanza di traffico, ed essendo stato informato da Betasom di un intenso movimento navale che si svolgeva lungo le coste della Guaiana, il 21 febbraio il *Da Vinci*,

diresse per trasferirsi in quella zona. La manovra però non poté essere portata a compimento poiché l'indomani il Comando fissò una nuova zona di agguato situata ancora più a sud della precedente, con facoltà di spostarsi a levante e a nord delle Isole Barbados, nelle Antille meridionali. Durante il trasferimento, navigando in superficie, il sommergibile avvistò nella notte del 25 febbraio il neutrale piroscafo da carico brasiliano *Cabedelo*, di 3557 tsl, partito il 14 febbraio da Filadelfia e diretto a Rio de Janeiro.

In seguito a errato riconoscimento, poiché il piroscafo, ritenuto di 8000 t, era quasi totalmente oscurato, tranne un solo fanale di via rosso, e non possedeva segnali di neutralità, il comandante Longanesi affondò il *Cabedelo* al termine di un breve attacco concluso con il lancio, dalla distanza di 500 m, di due siluri di prora che colpirono la nave a prora e al centro. Subito dopo l'equipaggio calò in mare tre lance di salvataggio, cui il comandante Longanesi decise di non avvicinarsi per evitare di investirle nell'oscurità della notte.

Il 22 marzo il comandante e 32 superstiti del *Cabedelo* arrivarono a Cabedelo (Brasile). I rimanenti 25 furono raccolti il 16 marzo dal piroscafo britannico *Sardown Castle*.

Il piroscafo brasiliano *Cabedelo*, affondato dal sommergibile *Tazzoli*.

L'affondamento del *Cabedelo*, che fu poi seguito da quello di altre quattro navi brasiliane per opera degli U-boote, contribuì a inasprire i già critici rapporti politici fra le potenze dell'Asse e il Brasile. Il presidente brasiliano Getulio Vargas, per rappresaglia e a titolo di risarcimento, dapprima dispose la confisca di parte dei beni in valuta pregiata dell'Italia e della Germania che si trovavano nelle banche del suo paese; successivamente ordinò lo stato di emergenza e comunicò che tutte le navi mercantili brasiliane sarebbero state armate, dipinte in grigio, avrebbero navigato a luci oscurate e sparato a vista contro le navi dell'Asse.

Dopo l'azione contro il *Cabedelo*, Longanesi comunicò a Betasom la direttrice di marcia del piroscafo affondato, che coincideva con la rotta New York-Capo San Rocco (Brasile), riferendo che intendeva rimanere per qualche giorno a operare in quelle acque, corrispondenti a circa 800 miglia a est dell'Isola Sopravento. In questa zona nelle prime ore del pomeriggio del 27 febbraio le vedette del *Da Vinci* avvistarono una nave con rotta est. Dopo un inseguimento durato un intero pomeriggio e tutta la notte seguente, e che fu reso difficile dal mare grosso che ostacolava la manovra del sommergibile, e anche dalla luminosità della luna piena che lo rendeva visibile al nemico, il *Da Vinci*, sfruttando i momentanei brevi e saltuari oscuramenti provocati da nuvole sparse che si spostavano rapidamente per il forte vento, riuscì a portarsi a distanza favorevole di lancio. Agevolato dal moto delle onde, che in parte lo occultavano agli effetti della sua visibilità dal bersaglio determinata dalla sfavorevole luce della luna, il comandante Longanesi manovrò per lanciare di poppa, allo scopo di equilibrare a bordo i siluri che gli restavano a bordo, poiché quelle armi erano sempre regolate per una corsa di 8000 m, per essere impiegati con mare agitato.

Il *Da Vinci*, dalla distanza di 800 m dal bersaglio, lanciò una coppiola di siluri, che però deviarono dalla rotta uscendo dall'acqua guizzando. Il comandante Longanesi, sempre lanciando di poppa, ordinò il *fuori* a una seconda coppiola di siluri, ma uno di essi non uscì dal tubo di lancio e l'altro seguì nella corsa una rotta irregolare, come fu rilevato a bordo del sommergibile. Con i lanciasiluri poppieri non più in grado di essere impiegati non restava che ripetere l'attacco manovrando per attaccare di prua il piroscafo. Il *Da Vinci* si allontanò dall'obiettivo, quindi a tutta forza lo sopravanzò per poi effettuare, con i motori al minimo, il lancio di una terza coppiola di siluri che però, probabilmente per un'improvvisa impennata del sommergibile, vennero in superficie e non colpirono il bersaglio. Nello stato di profonda delusione, il comandante Longanesi ripeté l'attacco, stavolta con due siluri lanciati intervallati e differentemente angolati. Ma ancora una volta, nel

clima di nervosismo che aumentava, sembrò che entrambe le armi, che dirigevano dritte verso il centro bersaglio, lo mancassero, dando sulla torretta del *Da Vinci* l'impressione che fossero passate sotto lo scafo del piroscafo, complice il moto del mare ondoso.

A questo punto, per non lasciarsi sfuggire la preda, il comandante Longanesi decise di mantenere in superficie il contatto con la nave nemica, e di effettuare nel frattempo il rifornimento a poppa dei tubi di lancio di riserva, per poi ripetere l'attacco, nella speranza che il comportamento al moto ondoso dei siluri (tipo A. 115) sarebbe stato migliore di quelli impiegati fino ad allora. La preparazione dei siluri e il loro rifornimento in superficie non era una manovra facile, dal momento che, nelle condizioni del mare sfavorevoli, essa presentava una "*notevole difficoltà e pericoli di danni al materiale ed al personale*". Gli uomini del sommergibile, come scrisse Longanesi nel suo rapporto di missione, svolsero il proprio lavoro "*con slancio e tenacia degni di particolare menzione*".(8)

Il mattino del 28 febbraio, trascorse quasi otto ore dal lancio della prima coppiola, i tubi di poppa erano pronti per il lancio, e il comandante del *Da Vinci* si apprestò nuovamente ad attaccare. "*Dopo una manovra ostacolata da un'accostata del bersaglio verso la parte più scura dell'orizzonte*", si portò alla distanza di 500 m dal piroscafo, e con il sommergibile quasi fermo lanciò due siluri che, dopo 35 secondi dal *fuori*, colpirono il bersaglio all'altezza della plancia e del fumaiolo. Il piroscafo si fermò, e vedendo le dimensioni dello scafo, con le grosse sovrastrutture della parte centrale, del cassero e del castello, il comandante Longanesi ritenne trattarsi di una nave di ben 12 000 t.

Dopo aver concesso all'equipaggio nemico di allontanarsi su quattro lance di salvataggio, che prontamente calate in mare si stavano allontanando dalla loro nave, il comandante del *Da Vinci* fece aprire il fuoco con il cannone da 100 mm dalla breve distanza di 300 m dal piroscafo, le cui sovrastrutture, colpite ripetutamente, s'incendiarono.

Ma poiché appariva difficile, se non "impossibile", colpire la parte bassa dello scafo per la posizione di affioramento della nave e il mare grosso, che continuamente ostacolava il tiro, per finire quel bersaglio, che non accennava ad affondare, Longanesi lanciò un siluro poppiero, colpendo il piroscafo sotto l'albero di poppa, per poi assistere al suo rapido affondamento.

(8) AUSMM, *Smg. DA VINCI*, "Rapporto di missione n. 8", f. 6/SRP del 29 marzo 1942.

Il piroscafo lettone *Everasma* nel 1940.

Il piroscafo che per ben 15 ore, dal momento in cui era avvistato a quello del concluso attacco, aveva fatto tanto penare gli uomini del *Da Vinci* era il lettone *Everasma* (ex greco *Antonios Stathatos*), di 3644 tsl, una modesta e non più giovane nave da carico (1920) che, partita da Norfolk inserita nel convoglio TAW. 12, era diretta, dopo scalo a San Thomas (Isole Vergini), a Rio de Janeiro. Una delle lance del piroscafo, con 15 uomini, raggiunse le Isole Barbados, approdando a Santa Lucia.

Poiché l'azione conclusa contro l'*Everasma* aveva richiesto, per le condizioni del mare, l'enorme dispendio di ben undici siluri, dei quali soltanto i tre ultimi giunti a segno, quello stesso 28 febbraio il comandante Longanesi, rimasto prematuramente senza armi di lancio, comunicò per radio a Betasom di riprendere la rotta del ritorno. Il Comando, in considerazione che il *Da Vinci* disponeva ancora di una quantità di nafta superiore a quella necessaria per rientrare alla base, ed essendo stato informato che il *Morosini* era rimasto piuttosto a corto di combustibile, organizzò un appuntamento fra le due unità a occidente delle Piccole Antille, in una zona lontana dalle basi aeree del nemico,

Il comandante del *Leonardo da Vinci*, cap. corv. Luigi Longanesi Cattani, che risulterà terzo nella graduatoria degli affondatori italiani dietro Gianfranco Gazzana Priaroggia e Carlo Fecia di Cossato.

e con la norma, fissata da Betasom, di usare il radiogoniometro per rendere l'incontro più rapido.

L'incontro si svolse regolarmente nel pomeriggio del 3 marzo. Longanesi avvistò il *Morosini*; ma la manovra del *Da Vinci* di rifornirlo con l'eccedenza della sua nafta, fissata da Betasom in 20 t, non fu resa possibile dall'onda del moto ondoso molto lunga e dal mare incrociato che, causando la rottura di tutti i cavi in dotazione ai due sommergibili, rese impossibile al *Da Vinci* di mantenere il rimorchio del *Morosini*, mantenendosi poppa contro poppa.

Al *Da Vinci* non restò allora che dirigere in superficie per Bordeaux, ma nel corso della navigazione, il 9 marzo, nell'effettuare un'immersione rapida per l'avvistamento di un aereo, si verificò un rallentamento nella chiusura del valvolone dei motori termici, che rimase bloccato.

Non riuscendo ad aprirlo dall'interno, manovrando a mano, per la rottura di una chiavetta, gli uomini dovettero farlo in coperta, riuscendo nell'operazione di aprire il valvolone, lavorando "*con slancio e tenacia*" in condizioni particolarmente difficili per le onde del mare, forza 8, che si infrangevano contro il sommergibile.

La falsa torre del sommergibile *Leonardo da Vinci* durante una missione di guerra. Notare le due mitragliere contraeree a scomparsa Breda da 13,2 mm.

Una successiva avaria alla girobussola costrinse il *Da Vinci* a continuare la navigazione per la base orientandosi con la bussola magnetica. Raggiunse Bordeaux il 15 marzo, procedendo per l'eccedenza della nafta a una velocità molto superiore a quella economica, dopo una navigazione di 49 giorni nel corso della quale aveva affondato due navi per 7201 tsl.

La missione del sommergibile *Luigi Torelli*

Se il *Da Vinci* fu il sommergibile che per primo raggiunse le acque americane, il gemello *Torelli*, partito da Bordeaux il 1° febbraio al comando del ten. vasc. De Giacomo, fu quello che inaugurò la serie di successi nella nuova zona d'operazione. Dirigendo per la zona assegnata al largo dell'isola Martinica, il 12 febbraio il comandante De Giacomo ricevette da Betasom la notizia della nascita del suo secondo figlio, nella sua casa di Firenze: "*Per Comandante De Giacomo: nato maschietto tutto bene. Rallegramenti*". Festeggiò l'avvenimento con l'equipaggio, e una settimana più tardi, il 19 febbraio, navigando al centro di quell'enorme distesa di banchi di vegetazione chiazzante il mare azzurro che è il Mare dei Sargassi, ottenne un primo successo nei confronti del piroscafo

britannico *Scottish Star* (ex *Millais*), di 7224 tsl, adibito al trasporto della carne congelata. Avvistato lo *Scottish Star* al mattino, e dopo averlo inseguito per tutto il giorno, il *Torelli* lo attaccò durante la notte, affondandolo con il lancio di due siluri e con susseguente azione d'artiglieria.

L'affondamento dello *Scottish Star*, che era partito da Londra con un carico vario di 2000 t ed era diretto a Montevideo, dapprima inserito nel convoglio ONS. 63, per poi proseguire con rotta isolata, si verificò 700 miglia a est-nordest di Trinidad. Poco dopo che il piroscafo era stato colpito da un siluro all'altezza della stiva n. 3, apparendo condannato per il rapido allagamento della sala macchina che si allagò completamente nello spazio di dieci minuti, il comandante, cap. Edgar Norton Rhodes, ordinò l'abbandono nave, che si realizzò da parte dell'equipaggio mettendo in mare quattro imbarcazioni di salvataggio. E ciò avvenne prima che il *Torelli* cominciasse a sparare con il cannone da 100 mm per dare allo *Scottish Star* il colpo di grazia. Decedettero 4 uomini dell'equipaggio, che al momento del siluramento del piroscafo si trovavano nella sala macchine, mentre altri 69 si salvarono. Di essi 51 furono raccolti dall'incrociatore britannico *Diomede*, salpato da Trinidad, mentre gli altri 17 approdarono sull'isola Barbados.

Il piroscafo britannico *Scottish Star* fotografato il 19 ottobre 1938 a Vancouver. Affondato dal *Torelli* il 19 febbraio 1942, fu il primo successo dei sommergibili italiani nell'Atlantico occidentale.

Il *Torelli*, che per l'irregolare funzionamento della radio aveva notevoli difficoltà di collegamento con la base, il 22 febbraio ricevette da Betasom l'ordine di spostarsi verso Capo Orange (Brasile) per ricercare un intenso traffico segnalato dagli U-boote lungo le coste della Guaiana. Navigando in superficie, il giorno 24 il *Torelli* si portò a oriente di Trinidad, dove quello stesso giorno incontrò due piroscafi, fallendo i tentativi di attacco per la loro elevata velocità e per la ridotta visibilità dovuta a piovaschi. Successivamente, non riuscì a concretare un altro tentativo di attacco, questa volta nei confronti di una petroliera.

Poi, nella notte sul 26 febbraio, il sommergibile incontrò un'altra petroliera di notevole tonnellaggio, e questa volta la immobilizzò con uno dei cinque siluri lanciati. Dapprima il comandante De Giacomo fece partire due siluri, che non colpirono il bersaglio probabilmente per errato apprezzamento della velocità della nave nemica. Quindi lanciò un altro siluro, dalla distanza di circa 1500 m, che passò con rotta irregolare a proravia della petroliera. Il quarto siluro raggiunse, finalmente, il bersaglio, mentre un quinto siluro non arrivò a segno per la rotta a zig-zag della nave nemica, che appariva armata a poppa con un cannone da 120 mm e con circa sei mitragliere disposte lungo il ponte dello scafo. Si trattava della moderna motocisterna panamense *Esso Copenhagen*, di 9245 tsl, partita da Aruba e diretta a Buenos Aires con 15 000 t di olio combustibile.

Prima di affondare quella grossa nave con il cannone e con il tiro delle mitragliere, usate a scopo intimidatorio per costringere l'equipaggio ad abbandonare la petroliera, il comandante del *Torelli*, viste calare in mare le imbarcazioni, concesse agli uomini della *Esso Cophenhagen* il tempo di mettersi in salvo.

Ma una delle imbarcazioni si rovesciò e i sette uomini che vi si trovavano apparvero in grave pericolo di vita, perché la superficie del mare era cosparsa di un denso strato di nafta viscida che impediva loro di nuotare.

Udendo le richieste di aiuto, De Giacomo andò in soccorso di quei naufraghi. Il salvataggio si realizzò con il *Torelli* che rimorchiò per un centinaio di metri un'imbarcazione vuota che si trovava nelle vicinanze e sulla quale, per precauzione, De Giacomo aveva mandato a bordo alcuni uomini per distruggere la radio.

La petroliera panamense *Esso Cophenhagen*, la seconda nave affondata dal sommergibile *Torelli*.

Bella immagine ravvicinata dell'affondamento della *Esso Copenhagen* ripresa dal *Torelli*.

Quindi, sempre sparando con il cannone, impartì il colpo di grazia alla *Esso Copenhagen*, che affondò in lat. 10° 32' N, long. 53° 20' W. Dei 39 uomini di equipaggio della petroliera uno decedette.

Dopo aver avvistato il 9 marzo un piroscafo postale francese, il *Torelli* restò nella zona assegnata fino all'indomani, per poi riprendere la rotta per Bordeaux.

Febbraio 1942. La torretta e alcuni uomini del sommergibile *Luigi Torelli.*

Durante la navigazione di rientro alla base, poco prima del tramonto del giorno 13 marzo, il sommergibile incontrò la grossa e moderna motonave da carico britannica *Orari*, di 10 350 tsl, armata e zigzagante; ma l'inferiore velocità del sommergibile rispetto a quella nave, che procedeva a una velocità stimata fra i 14 e i 16 nodi, non permise al comandante De Giacomo di raggiungere una favorevole posizione di attacco; motivo per il quale l'unico siluro lanciato

da grande distanza fu facilmente evitato dall'*Orari* con la manovra, avendone le vedette avvistata la scia.

Il 19 marzo il *Torelli* avvistò un piroscafo spagnolo, e il 26 del mese, trovandosi a transitare a nord-est delle Azzorre, dalla torretta fu individuato il periscopio di un sommergibile immerso, ma il comandante De Giacomo, non potendo accertarne la nazionalità, preferì disimpegnarsi rapidamente con la manovra. Cinque giorni più tardi, il 31 marzo, il *Torelli* rientrò a Bordeaux con i serbatoi della nafta completamente vuoti a causa di un eccessivo consumo dovuto all'irregolare funzionamento delle batterie. Era stato in mare per sessantanove giorni, percorrendo 12 180 miglia e affondando due navi mercantili per 16 469 tsl.

La missione del sommergibile *Giuseppe Finzi*

Pur avendo svolto un'intensa attività bellica il *Finzi*, comandato dal cap. corv. Ugo Giudice, non aveva avuto la soddisfazione di realizzare affondamenti o danneggiamenti di navi nemiche. Successi che finalmente riportò nella sua nuova missione, nonostante il sommergibile avesse avuto non pochi inconvenienti che, come vedremo, ne menomarono notevolmente l'efficienza.

Il comandante Giudice conobbe i particolari della sua missione solo dopo dieci giorni dalla partenza da Bordeaux, aprendo la busta sigillata che gli era stata consegnata, con il medesimo ordine di operazione diramato anche al *Tazzoli*. Circa il servizio delle comunicazioni da svolgere con la base, ai due sommergibili era ordinato: "*Si richiama l'attenzione sull'impiego del formulario per i sommergibili in Atlantico da usarsi con la macchina cifrante ENIGMA; a tale sistema di comunicazione dovrà essere data la preferenza*".(9) Quindi, all'insaputa dei comandi dell'Asse, che non immaginavano che il nemico fosse in grado di decrittare con grande facilità il codice "Enigma", era assegnato ai sommergibili in Atlantico un sistema di comunicazioni assolutamente pericoloso; appunto quello del codice della macchina cifrante "Enigma" che, nella continuazione della guerra avrebbe permesso ai britannici di fare i danni più rilevanti alle Marine italiana e germanica, e conseguentemente alle unità subacquee delle due nazioni, in particolare a quella tedesca.

Salpato da Bordeaux a mezzogiorno del 5 febbraio e trovandosi cinque giorni dopo a transitare a circa 250 miglia a occidente di Lisbona, il *Finzi*

(9) AUSMM, *Smg. TAZZOLI*, f. 055/SRP del 2 febbraio 1942, Ordine di Operazione n. 92, p. 4 sg.

avvistò, alla distanza di circa 10 000 m, due cacciatorpediniere in rapidissimo avvicinamento, e dovette immergersi, udendo poi le esplosioni di due bombe, e per qualche tempo percepì agli idrofoni la presenza in zona delle unità nemiche. Il comandante Giudice, a causa di una sopraggiunta avaria al motore di sinistra, che non gli consentiva la necessaria velocità, e per la cattiva tenuta al mare a causa del sovraccarico, tornato in superficie dovette rinunciare a inseguire un presunto convoglio, rilevato dagli idrofoni. Il *Finzi*, che inizialmente doveva passare 30 miglia a levante di Capo Hatteras (North Carolina), dove risultava si svolgesse un intenso traffico, avrebbe poi dovuto raggiungere la zona di operazione assegnata a levante delle Isole Bahama, che gli permetteva di sorvegliare le due principali entrate al Mar dei Caraibi, ma con facoltà di spostarsi, se le condizioni del traffico lo avessero richiesto, fra i banchi e le isolette esistenti a 240-400 miglia circa a sud-ovet della Giamaica. Il sommergibile doveva restare in mare, nei limiti concessi dall'autonomia, fino all'esaurimento dei siluri.

Il 28 febbraio il *Finzi* ricevette da Betasom l'ordine di passare nel Mare dei Caraibi attraverso lo Stretto di Mona, tra Portorico e Haiti. Mentre procedeva per tale nuova destinazione, trovò un mare particolarmente cattivo, con onde altissime. Il mattino del 3 marzo, nel tornare in superficie da un'immersione rapida determinata dall'avvistamento di un aereo, al momento di mettere in moto i motori termici si verificò un'avaria al valvolone di dritta, che costrinse il comandante Giudice a dirigersi verso il largo per le riparazioni, allontanandosi da una zona ritenuta pericolosa, poiché l'eventuale sorveglianza esercitata dal nemico lo avrebbe potuto costringere a effettuare frequenti immersioni. Pertanto segnalò a Betasom di essere costretto a cambiare rotta, dirigendo verso una zona più tranquilla.

Nel pomeriggio del 4 marzo il *Finzi* avvistò di prora una petroliera con rotta sud. L'intenzione del comandante Giudice era di inseguirla, tenendosi fuori vista, per poi attaccarla nel corso della notte, e pertanto manovrò in modo da guadagnare velocità rispetto a quell'obiettivo. Per non essere avvistato dalla petroliera Giudice ordinò l'immersione, ma subito sul sommergibile si verificò l'irregolare funzionamento dei timoni orizzontali di prora e dell'impianto idrofonico, cui si aggiunsero numerosi altri problemi tecnici, inclusa la perdita di nafta e in particolare l'inefficienza dei due periscopi, di esplorazione e di attacco. Avaria, quest'ultima, riscontrata fin dalla partenza da Bordeaux, andata poi peggiorando, e derivante, come mise in rilievo la relazione del comandante di Betasom, semplicemente da lacune di manutenzione che determinarono l'appannamento e la permanenza di macchie d'olio sulle lenti, rendendo i periscopi completamente inservibili.

Dopo un certo tempo, ritenendo che la petroliera fosse fuori vista, il comandante del *Finzi* ordinò l'emersione per provvedere alle riparazioni del "*valvolone di dritta, assicurandolo con una legatura in cavo di acciaio*".(10) Dovette però rinunciare a mettere in moto i motori termici, poiché i timoni orizzontali di prora non volevano rientrare nei loro alloggiamenti, e gli uomini, prima di riuscirvi, dovettero lavorare a mano per oltre mezz'ora. E ciò avveniva in condizioni di mare particolarmente difficili con le onde che impedivano al sommergibile di navigare con i motori termici e i timoni abbattuti. Finalmente il *Finzi* poté riprendere l'inseguimento della petroliera, ma vi desistette due ore dopo non avendola riavvistata.

Nonostante le avarie − le cui riparazioni si prolungarono per sei giorni− non consentissero al *Finzi* di vedere e di sentire nelle fasi d'immersione, il mattino del 5 marzo il sommergibile avvistò un piroscafo apparentemente molto veloce, ma nell'avvicinarsi esso apparve regolarmente illuminato e con i distintivi di neutralità. Poi, trovandosi il *Finzi* a circa 350 miglia a nord-est dello Stretto di Mona, fu avvistato un fumo, e nel dirigere verso di esso, con il valvolone di dritta aperto e bloccato, il comandante Giudice riconobbe essere una petroliera che procedeva verso ovest. Si trattava di una nave britannica, l'ex francese *Melpomene*, di 7011 t, partita da Belfast il 12 febbraio inserita nel convoglio O.S. 19, per poi staccarvisi e proseguire isolata la navigazione verso la sua destinazione di Baton Rouge, in Luisiana.

Il *Finzi* dopo aver inseguito la *Melpomene* per tutte le restanti ore di luce riuscì a raggiungerla, mentre la luna stava per sorgere. Il sommergibile si portò all'attacco, per poi colpire la *Melpomene*, dalla distanza di circa 1200 m, con il lancio di due siluri di prora, che colpirono la nave a poppa e al centro. Abbandonata dopo aver lanciato il segnale di soccorso, la petroliera si trovava ancora in buone condizioni di galleggiabilità, e per finirla il *Finzi* dovette lanciare altri due siluri, lanciati in successione. Soltanto con il secondo siluro, che arrivò a segno, la *Melpomene* cominciò ad abbassarsi rapidamente, inabissandosi di poppa, con la prora in alto che si profilava sullo sfondo della luna nascente, 30 miglia a nord dell'Isola St. Maarten. Il comandante, cap. Alexander Henney, quarantuno uomini dell'equipaggio e sette cannonieri, furono recuperati dal piroscafo statunitense *Idaho* e sbarcati a San Juan di Portorico.

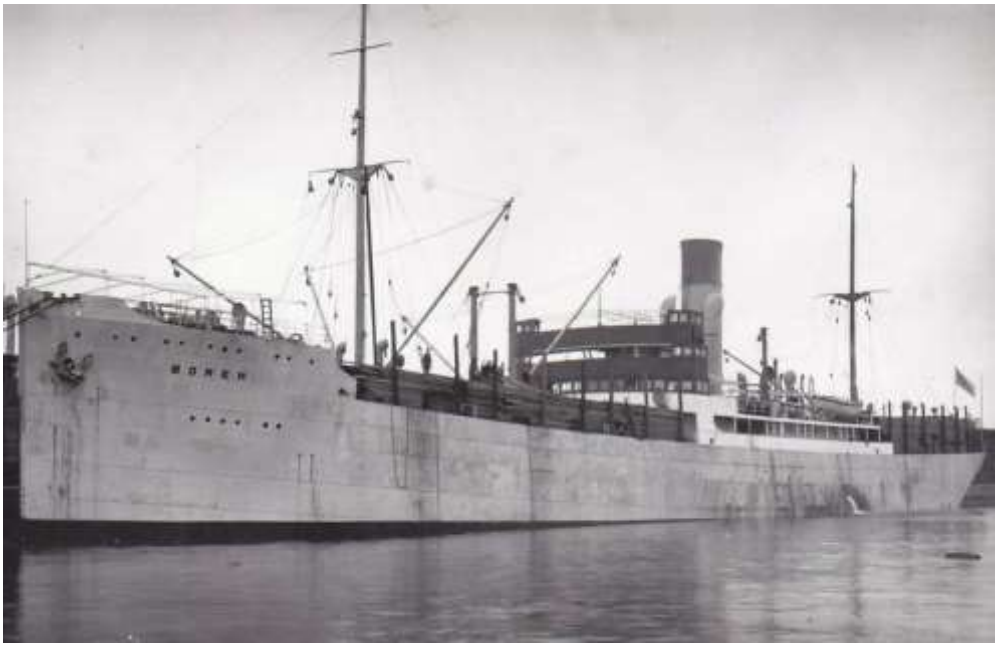
Il mattino del 6 marzo, conclusa l'azione descritta, il *Finzi* ricevette da Betasom l'ordine di trattenersi nella zona in cui al momento si trovava, situata a circa 450 miglia a levante delle Isole Bahama, e di restarvi fino a ultimata

(10) AUSMM, *Smg. FINZI*, "Rapporto di missione", f. 445/SRP del 6 aprile 1942.

riparazione del "*dannato valvolone*", com'era chiamato dai sommergibilisti di Betasom per le sue caratteristiche di imbarcare acqua nel sottostante locale dei motori termici durante la navigazione con mare grosso. Al *Finzi* fu anche comunicato che, una volta ultimate le riparazioni, avrebbe dovuto raggiungere l'iniziale destinazione soltanto se i periscopi avessero consentito l'impiego in immersione. L'indomani, avendo il sommergibile escluso di poter usare i periscopi, e nello stesso tempo avendo segnalato di aver portato a termine un altro attacco con successo, apparendo che era ugualmente capitato in zona percorsa da discreto traffico, il Comando gli ordinò di spostarsi verso nord.

Infatti, nonostante la grave menomazione di efficienza gli impedisse di sviluppare una velocità accettabile, il *Finzi* dopo aver affondato la *Melpomene* aveva iniziato in pieno giorno l'inseguimento del neutrale piroscafo svedese *Skane* (ex *Boren*), di 4528 tsl, partito da New York diretto in India, con scalo a Table Bay (Città del Capo), e con un carico vario di 10 642 t, incluso il tabacco. Il piroscafo era stato avvistato al mattino con rotta 140°, ma al momento di dirigere contro di esso sul *Finzi* si fermò una delle due pompe dell'olio e, poiché anche l'altra si trovava smontata, per consentirne le riparazioni e non essere avvistato al comandante Giudice non restò che ordinare l'immersione. Quindi continuò a procedere in direzione della nave senza poter ricevere alcuna indicazione sulla sua rotta dal periscopio e dagli idrofoni inutilizzabili. Portatosi di poppa al piroscafo, e calcolando di essere al limite della visibilità, il comandante Giudice ordinò l'emersione, e salito in torretta e osservando con il binocolo individuò gli alberi di quella nave all'orizzonte. Iniziò allora l'inseguimento, che durò fino al tramonto, per poi cominciare ad avvicinarsi al piroscafo che procedeva a luci oscurate.

Il *Finzi*, da una distanza di circa 800 m, lanciò una coppiola di siluri di prora, che arrivarono entrambi a bersaglio. Il piroscafo si fermò, mentre l'equipaggio abbandonava la nave, ma poiché essa non accennava ad affondare, il sommergibile lanciò un terzo siluro, che colpì a prora. Poiché lo *Skane* non stava affondando, il comandante Giudice mandò gli uomini ai pezzi. Una prima serie di sette colpi determinò sul piroscafo un incendio che, dal cassero centrale, si propagò rapidamente alle sovrastanti soprastrutture. Non accennando ancora la nave ad affondare, il *Finzi* dovette sparare altri diciotto colpi da 120 mm. Con le fiamme che si estendevano anche all'interno, fra il cassero centrale e il castello, facendo apparire quello scafo completamente in fiamme da prora a poppa, l'acqua del mare irruppe infine nella nave. A questo punto, verso l'alba del 7 marzo, il sommergibile dovette immergersi per l'apparire di un aereo illuminato, probabilmente appartenente a una linea civile, e



Il piroscafo svedese *Boren*, poi *Skane*, affondato dal sommergibile *Finzi*.

quando due ore più tardi tornò in superficie, dopo aver udito un'esplosione, il piroscafo era sparito, essendo finalmente affondato.

L'equipaggio dello *Skane*, che aveva preso posto su imbarcazioni di salvataggio, fu raccolto dal piroscafo da carico statunitense *Ipswich*.

Avendo osservato sulla coperta del piroscafo gabbie e grossi cassoni, Giudice, ritenne che la nave, probabilmente, trasportava parti di aerei e motori.

Era invece la seconda nave neutrale a essere affondata dai sommergibili dell'Asse nella zona dell'America centrale.

Avendo constatato che il *Finzi*, per circostanze fortuite, si era venuto a trovare in una zona frequentemente attraversata da un traffico di navi isolate, il cap. vasc. Polacchini, a modifica degli ordini precedentemente impartiti, dispose che il sommergibile si spostasse a nord della sua attuale posizione, che si trovava a circa 340 miglia a nord dell'Isola Barbuda delle Antille. Il comandante Giudice decise di restare nella zona compresa fra i paralleli 23° e 24° Nord e i meridiani 50° e 63° Ovest, ove aveva notato convergessero tutte le rotte delle navi mercantili fino ad allora incontrate. Nel frattempo, l'8 marzo, con un lungo e faticoso lavoro prolungatosi per sei ore, i tre siluri che si

trovavano nell'intercapedine prodiera furono portati dell'equipaggio del *Finzi* all'interno del sommergibile.

Quello stesso giorno il sommergibile *Morosini* segnalò di poter disporre di appena 90 t di nafta, quantità che rendeva impossibile la sua permanenza nella sua zona di operazione. Betasom, in considerazione che il *Finzi*, l'unità più vicina al *Morosini*, per le sue avarie aveva possibilità d'azione limitate, ordinò al comandante Giudice di raggiungere il *Morosini* e passargli 50 t del suo combustibile, fissandone l'appuntamento a nord dell'Isola Guadalupa.

La comunicazione arrivò al *Finzi* proprio quando si stava concludendo il trasbordo dei siluri. Il comandante Giudice trasmise a Betasom che cedere le 50 t di nafta significava per il suo sommergibile rientrare subito dopo per limite di autonomia, mentre ancora, nonostante le avarie, era in grado di operare efficacemente in superficie in una zona che appariva molto redditizia. Questa notizia fu considerata con favore a Betasom, e il *Finzi* ricevette l'ordine di trasferire sul *Morosini* soltanto 30 t di nafta.

L'indomani 9 marzo, mentre dirigeva per l'appuntamento, il *Finzi* avvistò, poco prima del tramonto, la modernissima e grande petroliera norvegese *Charles Racine*, di 9957 tsl, che salpata il 23 febbraio dall'estuario del Clyde (Scozia sud-occidentale) e procedendo in zavorra, il 1° marzo aveva lasciato il convoglio O.S. 20, per proseguire con navigazione isolata per la destinazione di Baytown, nel Texas. La *Charles Racine,* che procedeva con rotta 250° a una velocità media, stimata dal comandante Giudice tra i dieci e gli undici nodi, fu attaccata dal *Finzi* al calare dell'oscurità, con lancio di una coppiola di siluri dalla distanza di 1300 m. La petroliera evitò con la manovra un primo siluro, ma non poté impedire al secondo di colpirla al centro dello scafo sul fianco sinistro, presso la sala macchine, tuttavia senza riuscire ad arrestarne la velocità. Infatti, con grande sorpresa di Giudice, la petroliera aumentò addirittura l'andatura a dodici nodi e si allontanò zig-zagando e trasmettendo ripetutamente con la radio il segnale convenzionale d'allarme SSS (Submarine-Submarine-Submarine).

Per non lasciarsi sfuggire quella preda, Giudice, che procedeva con il sommergibile al massimo numero dei giri consentiti dalle condizioni dei motori con doppifondi completamente esauriti e gli allagamenti chiusi, fu costretto a inseguire l'unità nemica per tre ore e mezzo prima di poter raggiungere una posizione favorevole per lanciare di prora, a coppiola, altri due siluri, che colpendo entrambi il bersaglio sul lato dritto questa volta arrestarono la *Charles Racine*. Abbandonata dall'equipaggio su quattro imbarcazioni calate rapidamente in mare, l'unità non appariva sbandata né accennava ad affondare, ragion per cui per finirla Giudice dovette lanciare altri tre siluri, stavolta con i

tubi di poppa. La grossa petroliera s'incendiò per poi inabissarsi in due minuti, capovolgendosi, a circa 450 miglia a nord-est di Portorico.

Il comandante della *Charles Racine*, cap. Arthur Svendsen, e altri 39 uomini dell'equipaggio diressero verso Porto Rico, su quattro lance, tre delle quali furono raggiunte il mattino del 12 marzo dal cacciatorpediniere statunitense *Moffett*, che imbarcò 33 naufraghi per poi sbarcarli l'indomani a San Juan di Porto Rico. I rimanenti 7 uomini della quarta scialuppa furono raccolti da una nave da trasporto argentina, e portati a Trinidad.

Dopo aver ripreso la rotta per l'incontro con il *Morosini*, al *Finzi* si presentò un'altra occasione per aumentare ulteriormente i tre successi conseguiti fino ad allora, ma l'azione che seguì procurò a bordo del sommergibile un'inaspettata e spiacevole delusione. Infatti, poco dopo mezzogiorno dell'11 marzo il comandante Giudice avvistò il *Morosini*, il quale segnalò di rimandare il previsto rifornimento all'indomani mattina essendo impegnato a inseguire una petroliera. Nell'allontanarsi dalla zona, per non intralciare la manovra dell'unità amica, che si preparava ad attaccare in immersione il suo bersaglio, il cui fumo e gli alberi si distinguevano dalla torretta del *Finzi* all'orizzonte, Giudice avvistò altro fumo sulla dritta, che ritenne essere di un grosso piroscafo da carico diretto a ovest. Durante questa manovra, fu individuata all'orizzonte, sulla dritta, un'altra colonna di fumo che scadeva lentamente verso nord-ovest, e poi fu avvistato nuovamente il *Morosini* che, reduce da un'infruttuosa caccia alla petroliera, arrivava dalla dritta, e al quale il comandante Giudice segnalò di ritardare l'appuntamento all'indomani, nel punto stabilito, essendo impegnato a inseguire un piroscafo.

Poiché nei tubi prodieri restava un solo siluro, il cap. corv. Giudice manovrò in modo da portarsi davanti alla rotta della nave nemica per lanciare di poppa, manovra che, richiedendo tempo, egli prolungò fino al tramonto quando, favorito dall'incombente oscurità, cominciò ad avvicinarsi alla sua preda per iniziare l'attacco. Ma non poté realizzarlo poiché all'ultimo momento, mentre stava per iniziare l'accostata per il lancio, il piroscafo fu visto colpito da un siluro e affondare in pochi minuti. Il *Finzi* era stato inaspettatamente preceduto al lancio dal *Morosini* che, avendo a sua volta avvistato il piroscafo, aveva serrato le distanze dall'altro lato dell'orizzonte per lanciare due siluri, centrando la nave mercantile, che scomparve verticalmente di poppa in soli quattro minuti e mezzo senza aver potuto trasmettere il segnale di soccorso. L'affondamento, secondo l'apprezzamento fatto sul *Morosini*, si verificò a nord-est di San Juan di Portorico, in lat. 22° 45' N, long. 57° 40' W.

A Giudice non restò che imprecare alla sorte contraria, e poi facendo buon viso congratularsi con il comandante del *Morosini*, cap. corv. Athos Fraternale.

Per molti anni, sui dati forniti dalla Sezione Storica dell'Ammiragliato britannico, convalidati dallo storico tedesco Jurgen Rohwer, fu ritenuto che il *Morosini* avesse affondato il modernissimo piroscafo da carico britannico *Stangarth* (cap. William Ewart Herbert), di 5966 t, al suo viaggio inaugurale sulla Rotta New York-Table Bay-India, con un carico di merci varie. Dello *Stangarth*, che colpito da un siluro esplose, non vi furono superstiti che potessero fornire utili informazioni, poiché decedettero tutti i 35 membri dell'equipaggio e i 6 cannonieri che prestavano servizio a bordo del piroscafo. In totale morirono 41 persone.

Nel 1985, secondo una ricostruzione del Foreign Documents Section della Divisione navale del Ministero della Difesa britannico, il successo del sommergibile *Morosini*, per l'affondamento dello *Stangarth*, fu messo in discussione, perché il piroscafo, essendo partito da New York l'11 marzo 1942 diretto a St Thomas nelle Isole Vergini, non poteva logicamente trovarsi nelle prime ore del 12 al largo delle Antille. Pertanto, in mancanza di superstiti, l'affondamento dello *Stangarth* era da assegnare al sommergibile tedesco *U 504*.

Precedentemente, come risulta dagli elenchi inviati nel dopoguerra dalla Sezione Storica dell'Ammiragliato britannico all'Ufficio Storico della Marina Militare, il piroscafo affondato dall'*U 504* era stato individuato nel britannico *Manaqui*, di 2802 tsl, anch'esso scomparso senza lasciare superstiti. Il *Manaqui* (cap. Charles Edward Wordingham), nave frigorifera costruita nel 1921, era partito da Belfast il 23 febbraio con il convoglio O.S. 20, per poi proseguire, con navigazione isolata, per Kingston nell'isola Giamaica. Possedendo una velocità massima di nove nodi, il *Manaqui*, che con un equipaggio di 40 uomini trasportava un carico vario ed era armato con un cannone, sarebbe dovuto arrivare a destinazione il giorno 20 marzo. Non essendo giunto a Kingston e non avendo dato sue notizie fu ritenuto che fosse stato affondato da un sommergibile presumibilmente il 15 marzo.

Dal Diario dell'*U 504* siamo a conoscenza che lo *Stangarth*, pur essendo diretto in Giamaica, trasportava materiale bellico destinato all'India. Un'annotazione del comandante, ten. vasc. Fritz Poske, inequivocabile, riporta: "*Mercantile con carico di munizioni veicoli ed aerei con destinazione Bombey. Iscrizioni sopra le casse: parti di aerei, Bombey*". Pertanto dobbiamo ritenere esatta la versione del Foreign Documents Section, ossia che lo *Stangarth* fosse stato affondato, in lat. 17° 15' N, long. 61° 00' W dall' *U 504*, che si trovò esattamente a transitare sulla

Il piroscafo britannico *Manaqui*, che fu affondato la notte sul 12 marzo 1942 dal sommergibile *Morosini*, cui era stato inizialmente accreditato l'affondamento del piroscafo britannico *Stangarth*.

sua rotta verso le Isole Vergini. Conseguentemente, è da ritenere che il *Morosini* abbia effettivamente colato a picco il *Manaqui*, in una zona distante da quella dell'attacco del sommergibile tedesco.(11)

Il *Finzi*, dopo essersi incontrato con il *Morosini* e aver regolarmente effettuato nella giornata dell'11 marzo il suo rifornimento, prendendolo a rimorchio per più di sei ore e cedendogli le ordinate 30 t di nafta, al termine del lavoro, che si era svolto con tranquillità e perizia, diresse nuovamente verso ovest. Il 13 marzo il *Finzi* ricevette da Betasom l'ordine di raggiungere una nuova zona di agguato situata più a ponente; ma non poté realizzare lo

(11) Questa variazione nel computo dei successi ha un'importanza statistica, perché porta a rettificare le classifiche degli affondatori dei sommergibili italiani, compilate per il nostro libro *Betasom. La guerra negli Oceani 1940-1943*, prodotto dall'Ufficio Storico della Marina Militare nel 1993 (seconda edizione nel 2003). Il comandante Luigi Longanesi Cattani, che nel corso della guerra affondò otto navi per 34 459 tsl, scavalca nella classifica il comandante Athos Fraternale, cui era assegnata la terza posizione, e a cui vanno sottratte 3164 tsl di naviglio. In tal modo Fraternale passa dall'affondamento di cinque navi per 35 606 tsl all'affondamento di 5 navi per 32 442 tsl.

spostamento poiché l'indomani segnalò di aver già iniziato la rotta del ritorno alla base in considerazione della limitata rimanenza di nafta e di olio per motori. Dall'esame di un controllo effettuato nella giornata di quello stesso giorno 13 era risultato che il sommergibile disponeva soltanto di 117 t di nafta, e poiché si trattava del necessario per affrontare la rotta rientro per la rotta più breve, il comandante Giudice aveva saggiamente deciso di dirigere per Bordeaux, informandone Betasom.

Il *Finzi*, mantenendo con il numero dei giri dei motori una buona velocità media, e tenendosi quanto più possibile lontano dalla minaccia degli aerei nemici che perlustravano il Golfo di Guascogna, dopo aver incontrato al largo della foce della Gironda una nave tedesca destinata alla sua scorta, giunse a Le Verdon nel pomeriggio del 31 marzo, avendo percorso in 56 giorni di mare 8342 miglia, e con all'attivo l'affondamento di 3 navi per 21 496 tsl.

Nel suo rapporto di missione, il comandante Giudice elogiò particolarmente gli uomini del suo equipaggio, evidenziando che il successo della missione era "*esclusivamente dovuto al magnifico comportamento del personale destinato ai numerosi e difficili lavori di riparazione che sono stati continuamente necessari*".

Il sommergibile *Finzi* al rientro a Bordeaux da una missione bellica. L'equipaggio è schierato in coperta.

Il comandante del sommergibile *Finzi*, cap. corv. Ugo Giudice, rientrato a Bordeaux, conversa cordialmente con un ufficiale della Marina germanica.

E concluse sostenendo che l'equipaggio aveva lavorato in continuazione e in modo lodevole per giorni e giorni in condizioni rese particolarmente difficili dal mare agitato e dalle alte temperature, dimostrando grande entusiasmo per ottenere dal sommergibile le condizioni per restare in mare "*fino ad esaurimento delle armi e del combustibile per ottenere i risultati che, nelle passate missioni, per avverse circostanze, non erano state realizzate*".(12)

La missione del sommergibile *Morosini*

Partito da Bordeaux nel pomeriggio dell'11 febbraio, con le norme di navigazione di trasferimento e per operare nella zona assegnata fissate da Betasom con l'ordine di operazione n. 91, il *Morosini*, comandato dal cap. corv.

(12) *Ibidem.*

Athos Fraternale, discese la Gironda fino a Le Verdon.[13] Quindi, sbarcato il pilota, in serata il *Morosini* salpò, e seguendo di poppa il *Tazzoli*, attraversò la rotta di sicurezza, al termine della quale i due sommergibili si divisero e diressero per raggiungere il punto A (lat. 45° E, long. 10° W), dove terminava la navigazione occulta di attraversamento del Golfo di Biscaglia e iniziava la navigazione per raggiungere la rispettiva "*Zona Americana*" loro assegnata. Le norme che il comandante Fraternale aveva ricevuto, circa il comportamento da tenere nelle zone di agguato, il sistema del rifornimento da attuare con altro sommergibile se si fosse reso necessario informandone il Comando, la possibilità di rifornirsi alla Base C (Cadice) per necessità sopraggiunte nella rotta del rientro erano all'incirca le stesse assegnate agli altri quattro sommergibili che partecipavano a quella prima spedizione nell'Emisfero occidentale dell'Atlantico. Ciò valeva anche nei riguardi delle trasmissioni radio, in cui doveva essere data la precedenza al codice della macchina cifrante Enigma.

Il 21 febbraio, mentre il sommergibile doveva ancora percorrere 1800 miglia per raggiungere la zona di operazione assegnata a levante delle Piccole Antille, Fraternale chiese a Betasom di potersi spostare sulle coste della Guaiana, ove era confermato un intenso traffico; ma l'autorizzazione non fu accordata.

Due giorni più tardi, al tramonto del sole del 23 febbraio, mentre proseguiva nella sua rotta originale, il *Morosini* avvistò gli alberi di un piroscafo. Manovrò subito verso quella nave con i motori a tutta forza, che produssero una densa fumata. Essa dovette essere stata avvistata dalle vedette del piroscafo, che accostò immediatamente a sinistra per allontanarsi dal sommergibile che, di poppa, aveva iniziato l'inseguimento. La stazione radio del *Morosini* intercettò il segnale SSS, con le coordinate di posizione, trasmesso alle stazioni radiotelegrafiche di Horta e Bathurst, facendo comprendere trattarsi del piroscafo britannico *Sagaing*, di 7968 tsl. Non potendo fare, con il massimo sovraccarico, più di 13 nodi, che era poi la stessa velocità massima sviluppata da quel piroscafo, il *Morosini* non riuscì a guadagnare cammino, né poté usare il cannone essendo la distanza iniziale con il *Sagaing* troppo forte. Conseguentemente, essendo il sommergibile visibilmente scaduto rispetto al piroscafo, desistette dall'inseguimento.

A questo punto, non essendosi Fraternale attenuto alle istruzioni che prescrivevano di fare massima economia, poiché mantenendo sempre in

(13) AUSMM, *BETASOM*, Ordine di operazione n. 91, f. 047/SRP del 30 gennaio 1942.

funzione i due motori del sommergibile aveva consumato 21 t di nafta in più del necessario, si verificò per il *Morosini* il problema del rifornimento, che richiese alla base. Per impedire l'anticipato rientro, nel pomeriggio del 1° marzo Betasom accordò il rifornimento, fissando per l'indomani l'appuntamento del *Morosini* con il *Da Vinci* di Longanesi Cattani.

Nel pomeriggio del 2 marzo Fraternale avvistò il *Da Vinci*, si avvicinò per iniziare il rimorchio e, con favorevole intensa luce lunare, si apprestò a passare al *Da Vinci* il cavo d'acciaio di rimorchio, rinforzato da altri due cavi di canapa. Il mare di forza 2-3, ma con onda lunga, rese impossibile ai due sommergibili di tenersi affiancati. Con la manichetta della nafta lunga solo 80 m, e il dispositivo per l'imbarco situato a poppa, il rifornimento dal *Da Vinci* al *Morosini* doveva essere svolto dai due sommergibili mantenendosi poppa contro poppa, con conseguente difficoltà di governo. In queste condizioni, essendo il cavo troppo corto, e spesso disposto di traverso, il mantenere il rimorchio risultò molto difficoltoso. I cavi si spezzarono e furono sostituiti con altri di canapa, che dopo poco tempo anch'essi si spezzarono. Le operazioni per arrivare al rifornimento del *Morosini* continuarono fino a quando, dopo sei ore di tentativi infruttuosi, non avendo più cavi disponibili, il comandante Fraternale dovette desistere, per poi allontanarsi verso la zona assegnata.

L'8 marzo il *Morosini* segnalò al Comando che gli restavano soltanto 90 t di nafta, rimanenza assai scarsa che l'avrebbe in breve obbligato a riprendere la rotta del ritorno alla base. Betasom gli fissò un nuovo appuntamento, stavolta con il *Finzi* – il sommergibile italiano più vicino – che per le numerose avarie aveva limitate possibilità d'azione.

Durante la rotta per l'incontro fra i due sommergibili, il mattino dell'11 Fraternale avvistò di prora a sinistra il fumo e gli alberi di una grossa petroliera di nazionalità sconosciuta, e iniziò a inseguire quella nave che stava manovrando con ampi cambi di rotta. Subito dopo, avvistò il *Finzi* sulla dritta, e si avvicinò a esso alla massima forza per segnalargli che, essendo impegnato a inseguire una petroliera, il rifornimento della nafta doveva essere spostato al mattino seguente. Fraternale continuò l'inseguimento della petroliera, e avendo guadagnato cammino, alle 16:30 portò il *Morosini* in immersione per attaccare a quota periscopica. Manovra che concluse nel primo pomeriggio quando, su rotta d'attacco 90°, a una distanza dal bersaglio di circa 1400 m, e con le condizioni del mare perfettamente calmo, diede il "fuori" a due siluri di prora, attendendone invano l'esplosione.

Trascorsi sette minuti dal lancio, Fraternale riportò il *Morosini* a quota periscopica, ma subito dopo, essendo stato individuato dalla petroliera, che

nell'allontanarsi aprì il fuoco con il cannone situato sul cassero all'estrema poppa, si portò a 20 m di quota, lasciò che la nave nemica si allontanasse per un certo tratto e poi, tornato in superficie ne iniziò nuovamente l'inseguimento. Circa un'ora dopo Fraternale avvistò di prora il *Finzi*, il quale segnalò che stava inseguendo un piroscafo con rotta sud. Passarono altre due ore, non avendo guadagnato in distanza rispetto alla petroliera ed essendo il tramonto ormai imminente, Fraternale decise di sospendere un inseguimento dagli esiti dubbi, che avrebbe condotto il suo sommergibile a un ulteriore forte consumo di nafta.

Sempre nel pomeriggio di quel giorno 11 marzo il *Morosini* avvistò fumo a dritta, e riconobbe trattarsi di un piroscafo che procedeva con rotta ovest. Con le macchine alla massima forza il sommergibile manovrò per portarsi di prora a quella nave, mantenendosi fuori vista, e subito dopo il tramonto accostò con rotta di collisione. Arrivato a una distanza di circa 1200 m, Fraternale ordinò di lanciare a coppiola due siluri di poppa, uno dei quali guizzando alla superficie del mare mancò il bersaglio, mentre l'altro, seguendo rotta regolare, dopo una corsa di 60 secondi scoppiò all'altezza dell'albero poppiero del piroscafo, che era il britannico *Manaqui*, di cui abbiamo ampiamente parlato nella missione del sommergibile *Finzi*. La nave, ritenuta di 7000 t, dalle stive e i boccaporti molto grandi, avendo un carico pesante affondò di poppa nello spazio di quattro minuti e mezzo, senza aver trasmesso con la radio alcun segnale.

Il mattino del 12 marzo il *Morosini* avvistò il *Finzi* a nord dell'Isola Guadalupa. Scambiato il segnale di riconoscimento i due sommergibili si avvicinarono, e manovrando con il mare forza 1-2 e con onda lunga, il *Finzi* passò al *Morosini* il suo grosso cavo di rimorchio torticcio. Da parte sua il comandante Fraternale, non avendo più manichette della nafta, che si erano spezzate durante il tentato di rifornimento dal *Da Vinci*, decise di usare quella dell'acqua che era lunga 120 m e aveva pertanto caratteristiche che consentivano di realizzare "*un rimorchio più lungo e di prora anziché di poppa con conseguente possibilità di governare il sommergibile*". Con queste modalità i due sommergibili continuarono a stare vicini, anche quando il cavo di rimorchio si spezzò e il *Finzi* dovette sostituirlo con un altro cavo torticcio che permise di continuare il rifornimento del *Morosini*, questa volta non più con le macchine in moto, ma stando fermi. Ma a causa del lento deflusso della nafta, anomalia che spesso si verificava in quel tipo di rifornimento, per traversare circa 21 t di combustibile furono impiegate circa sei ore. A rifornimento concluso i due sommergibili si lasciarono, per dirigere ognuno verso la propria zona di operazioni.

Dopo aver segnalato alla base l'avvenuto rifornimento, il cap. corv. Fraternale ricevette da Betasom l'ordine di spostarsi verso ovest, per portarsi in una nuova zona di agguato.

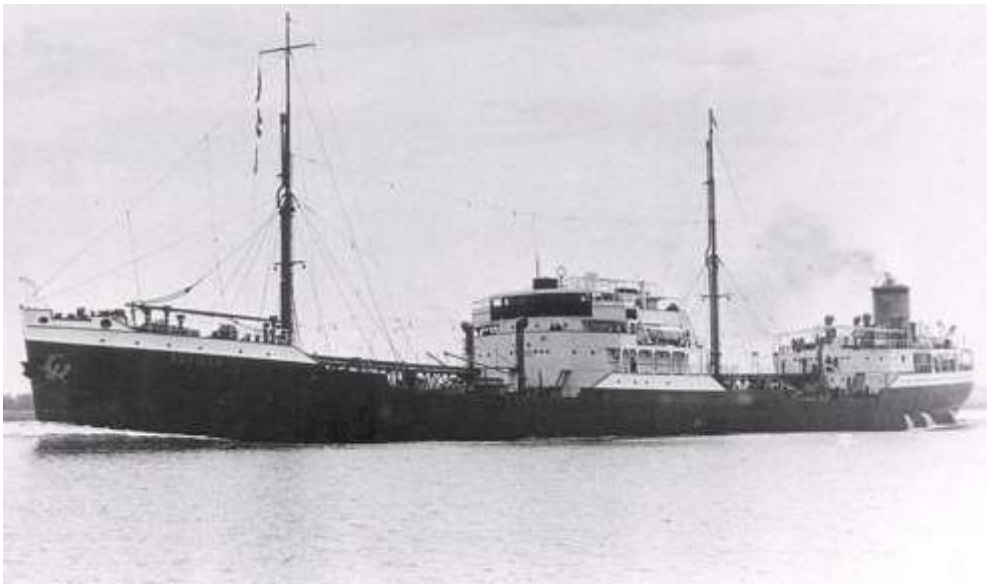
Nei giorni 13 e 14 marzo il *Morosini* effettuò la navigazione di trasferimento rimanendo fermo durante le ore diurne per risparmiare la nafta. Il pomeriggio del 15, trovandosi a circa 150 miglia a nord-est dell'Isola Windward (Sopravento), avvistò a sinistra della prora gli alberi di una petroliera, iniziandone subito l'inseguimento, che richiese tempo, perché quella nave dirigendo con rotta ovest, stava procedendo a una velocità di circa 15 nodi. Si trattava della moderna petroliera olandese *Oscilla* (cap. M.A.F. Kuypers), di 6341 t, che salpata da Gourock, presso Liverpool, inserita nel convoglio O.N. 71, il 9 marzo aveva proseguito isolata la navigazione per Curaçao, dove avrebbe dovuto imbarcare il carico di combustibili.

L'affondamento di quella veloce petroliera fu conseguito dal *Morosini* dopo un tenace inseguimento protrattosi per diverse ore, e dopo che il sommergibile, portatosi con ottima manovra nei settori prodieri dell'*Oscilla*, per evitare la minaccia del cannone che quella nave aveva all'estrema poppa, aveva lanciato di prora una coppiola di siluri, scoppiati entrambi al centro dello scafo, "*producendo una notevolissima fiammata seguita da una violenta esplosione*". Successivamente, mentre il *Morosini* stava manovrando per avvicinarsi alla petroliera che si era fermata, l'*Oscilla* aprì il fuoco sul sommergibile che, mettendo le macchine alla massima forza, diresse per portarsi in un "*settore morto di tiro*". La petroliera, dopo aver sparato cinque colpi, cessò il tiro e trasmise il segnale di SSS, con il suo nominativo e la posizione del siluramento, intercettato dalla stazione radio del *Morosini*.(14)

Poiché la *Oscilla* si manteneva stabile, il comandante Fraternale decise di finirla con un siluro di poppa, che arrivò con corsa regolare a colpire la petroliera a centro nave, senza però esplodere. Fu necessario impiegare un secondo siluro da 450 mm, lanciato sempre di poppa, ma anch'esso, pur seguendo come l'altro una corsa perfetta, non esplose. A questo punto Fraternale decise di impiegare un siluro da 533 mm che, lanciato da una distanza di 700 m, colpì l'*Oscilla* tra la plancia e l'albero prodiero (sotto il castello), ma con risultati non soddisfacenti, perché la petroliera non accennava ancora ad affondare.

Fu necessario mandare gli uomini ai due cannoni da 100 mm. Il primo proiettile colpì a poppa il deposito munizioni della petroliera, che saltò in aria.

(14) AUSMM, *Smg. MOROSINI*, Rapporto di missione.



Bella immagine della petroliera olandese *Oscilla*, affondata il 16 marzo 1942 a levante di Sopravento. Fu il primo dei tre successi del sommergibile *Morosini.*

Il fuoco del *Morosini* fu poi continuato, sparando 81 proiettili che determinarono sull'*Oscilla* dapprima l'incendio in plancia e poi, sbandando sulla sinistra, l'inizio dell'affondamento. La petroliera si rovesciò completamente, mostrando la chiglia, e sparì dalla superficie del mare. Su 55 uomini dell'*Oscilla* – 49 dell'equipaggio e 6 cannonieri – vi furono 4 morti: 3 marinai, tra cui il comandante Kuypers, e un cannoniere.

A seguito di altri spostamenti, effettuati rimanendo fermo durante il giorno per risparmiare la nafta, il *Morosini* si portò a pendolare verso nord-nord ovest, poi verso ponente e infine verso levante, fino a raggiungere il limite del settore assegnato. Il mattino del 23 marzo le vedette avvistarono verso poppa gli alberi della grossa petroliera britannica *Peder Bogen* di 9741 tsl, che procedeva verso nord alla velocità di circa 12 nodi. Trovandosi di prora alla *Peder Bogen* che gli veniva incontro, Fraternale ordinò l'immersione, per attaccarla di poppa, avendo nella camera di lancio di prora un solo siluro. Ma a questo punto il periscopio di attacco ebbe un'avaria, costringendo Fraternale a impiegare quello di esplorazione. Accostò sulla rotta di attacco dal lato del tramonto, per essere in favore di luce e anche di mare, che provenendo di poppa con forza 1-2 permetteva al periscopio del *Morosini* di lasciare una scia meno visibile alla superficie.

Avendo constatato che la petroliera era carica, Fraternale ordinò di regolare i siluri alla profondità di 4 m, e da una distanza di circa 1000 m dalla *Peder Bogen*, dette il "fuori" a una coppiola. I due siluri andarono a segno, scoppiando dopo 52 secondi, sullo scafo della petroliera, che subito si arrestò, senza però variare il suo assetto di stabilità. Fraternale, osservando al periscopio le caratteristiche della petroliera sul fianco sinistro illuminato dal sole, ritenne trattarsi di una nave del tipo "Joapara" (9300 tsl), lunga circa 150 m, con gli alberi principali doppi con traversa superiore, un alberetto centrale e un grosso cannone a poppa. Sempre rimanendo in immersione, il comandante del *Morosini* decise di dare il colpo di grazia alla petroliera, che era distante circa 1000 m. Osservando al periscopio di esplorazione, fece partire il siluro rimasto disponibile a prora, ma durante la corsa non riuscì a seguirne la scia perché il periscopio era completamente sporco di nafta, motivo per il quale non riuscì a sapere il motivo della sua mancata esplosione.

Decise allora di allontanarsi dalla prora della petroliera per attendere il tramonto ormai vicino, con l'intenzione di emergere subito dopo e, sfruttando le favorevoli condizioni offerte dall'oscurità, attaccare con i due cannoni. Venuto in superficie il sommergibile, emergendo di prora alla petroliera, si avvicinò per aprire il fuoco, sospendendolo dopo aver sparato 75 granate, con la *Peder Bogen* che era completamente in fiamme. La nafta, uscendo dagli squarci prodotti degli scoppi dei siluri si riversò in mare, spargendosi ardendo sulla superficie, e mentre il *Morosini* si allontanava, due ore dopo il bagliore dell'incendio cessò del tutto, chiaro indice che la petroliera era affondata.

La *Peder Bogen*, costruita nel 1925 e appartenente alla South Georgia Co. Ltd., era salpata il 19 marzo da Trinidad ed era diretta ad Halifax con un carico di 14 000 t di olio combustibile. Affondò a 480 miglia a nord-est di Anegada Passage. Tutti i 53 membri dell'equipaggio della nave, incluso un passeggero, si salvarono, in parte recuperati dal piroscafo argentino *Rio Gallegos* e i restanti dalla petroliera spagnola *Gobeo*, che li sbarcò a Lisbona.

Il *Morosini*, rimasto senza alcun siluro, segnalò alla base di dover riprendere la rotta del rientro, e navigando a una velocità superiore a quella economica, consentitagli dalla rimanenza di nafta, giunse a Le Verdon nel pomeriggio del 31 marzo, per poi raggiungere Bordeaux, accolto trionfalmente, dopo una missione di 69 giorni di mare, durante i quali aveva percorse 9414 miglia e affondato 3 navi per 19 174 tsl.

La petroliera britannica *Peder Bogen*, terzo e ultimo successo del *Morosini*. Notare di prora gli alberi doppi con traversa superiore e un alberetto centrale, come aveva osservato durante l'attacco il comandante Fraternale.

Fu quella descritta l'ultima missione oceanica del comandante Fraternale, che con l'affondamento di cinque navi mercantili per 32 436 tsl, ottenne il quarto posto assoluto nella classifica delle vittorie dei sommergibilisti italiani. Lasciato il *Morosini* fu destinato ad altro incarico in Mediterraneo, assumendo il comando del sommergibile *Vettor Pisani* della Scuola Sommergibili di Pola.

La missione del sommergibile *Enrico Tazzoli*

Il *Tazzoli*, comandato dal cap. corv. Carlo Fecia di Cossato, nato a Roma ma di nobile famiglia di origine piemontese, aveva preso il mare da Bordeaux l'11 febbraio, per raggiungere il settore operativo assegnato a levante dello Stretto della Florida. Unità della classe "Calvi" (gemello del *Finzi*), il *Tazzoli* aveva già all'attivo discreti successi, avendo affondato 6 navi mercantili per 35 288 tsl, le prime 2 con il cap. corv. Raccanelli e le altre 4 con Fecia di Cossato.

L'equipaggio entusiasta del *Morosini* in torretta, con il comandante Fraternale, con il basco, quarto da sinistra sulla prima fila.

Nell'ordine di operazione n. 92, consegnato come abbiamo detto in busta chiusa anche al *Finzi*, e dove erano considerati validi gli stessi sistemi di trasmissione dando la precedenza al codice della macchina cifrante "Enigma", al *Tazzoli* era stato ordinando, passando a nord delle Azzorre, di portarsi 30 miglia a levante di Capo Hatteras, per sfruttare la situazione favorevole del traffico riscontrato dai sommergibili tedeschi in quella zona. Quindi doveva raggiungere l'entrata dello Stretto della Florida, passando "*per l'estremità orientale dell'Isola Grand Bahama*", con il compito "*di intercettare il traffico attraverso i due canali principali di passaggio da e per il Golfo del Messico*". Fu informato che nella zona assegnata avrebbe trovato pattugliamenti di cacciatorpediniere, che però erano "*scarsamente allenati all'offesa antisommergibile*". Anche al *Tazzoli* era data facoltà di spostarsi dalla zona assegnata in caso di riscontro di traffico favorevole, mentre nella rotta del rientro la navigazione del sommergibile doveva svolgersi "*a nord delle Isole Azzorre per poter sfruttare la corrente favorevole*".(15)

Il 25 febbraio, dopo 14 giorni di navigazione trascorsi tranquillamente e con una sola immersione rapida per un allarme aereo, il *Tazzoli* ricevette dalla base la comunicazione di mantenere l'agguato in immersione nelle ore diurne, quando si fosse portato sotto costa per attaccarvi il traffico che vi si svolgeva

(15) AUSMM, *BETASOM*, "Ordine di operazione n. 92".

intenso, poiché nella zona era segnalato un notevole aumento della sorveglianza nemica, attuata soprattutto con pattugliamenti di cacciatorpediniere. La navigazione di trasferimento, resa pessima dal cattivo tempo, proseguì senza emozioni fino al pomeriggio del 3 marzo, quando fu avvistato il fumo di un piroscafo, sul quale il *Tazzoli* diresse, per poi immergersi per l'attacco in immersione, che non poté realizzare essendo venuto a trovarsi scaduto sull'angolo di mira.

Il sommergibile fu allora portato in emersione da Fecia di Cossato, che intendeva attaccare il piroscafo in superficie dopo il tramonto. Le pessime condizioni del mare resero laboriosa la manovra di attacco, con le onde che investivano i serventi dei cannoni, mandati al posto di combattimento, e minacciavano di trascinarli fuori bordo. Il *Tazzoli* si mantenne al limite della visibilità fino all'inizio dell'oscurità, per poi manovrare per portarsi a distanza di lancio, con luna piena e mare forza 5-6 da sud-sudest. In tali condizioni sfavorevoli, al *Tazzoli* ci volle un po' di tempo per raggiungere una distanza utile per lanciare di prora.

Completata la manovra d'attacco, il sommergibile fece partire due siluri, che ebbero percorso irregolare rispetto al bersaglio, distante 2000 m. Con accostata di 30° a dritta e dalla distanza di 1500 m, il *Tazzoli* effettuò un secondo attacco, ma ancora una volta, a causa del moto ondoso, i due siluri lanciati di prora uscirono dall'acqua con corsa irregolare e non raggiunsero l'obiettivo. Accostando ancora di 30° Fecia di Cossato passò di poppa al piroscafo con l'intenzione di attaccarlo, stavolta con i lanciasiluri di poppa, ma venne a trovarsi in condizione di luce lunare sfavorevole, e avvistato dal piroscafo dovette desistere dall'inseguire quella nave, la cui velocità fu considerata pari a quella del sommergibile, sul quale si era verificato un disturbo di corrente (scarica di 16 000 Ampere), che avrebbe potuto ripetersi insistendo in un inseguimento a tutta forza.

Dall'intercettazione del segnale di avvistamento SSS, trasmesso dalla nave mercantile con il suo nominativo commerciale, sul *Tazzoli* fu appreso che si trattava della grossa petroliera britannica *Rapana*, di 8017 tsl, la quale, dopo che aveva avvistato il sommergibile, poté allontanarsi indenne.(16)

Sfuggitogli quel primo importante bersaglio, e ripresa la navigazione verso la zona assegnata, nelle prime ore del mattino del 6 marzo il cap. corv.

(16) Per le caratteristiche di velocità e le dimensioni, nel 1943 la *Rapana* fu trasformata in portaerei di scorta, mantenendo quest'assetto fino al termine della guerra, quando fu nuovamente riportata allo stato originale di petroliera.

Marzo 1942. L'equipaggio del *Tazzoli* in un momento di rilassamento durante la missione nelle zone Antille-Bahama.

Fecia di Cossato poté rifarsi della delusione patita, quando riuscì ad affondare il piroscafo da carico olandese *Astrea*, di 1406 t, partito da New York e diretto a Trinidad con un carico vario di 1652 t. Avvistato fumo verso nord, il *Tazzoli*, riconoscendo trattarsi di una piccola nave disarmata, l'attaccò dapprima con i due cannoni, sparando 25 colpi da 120 mm e 45 proiettili con le mitragliere, tiro che però risultò inefficace. Per finire l'*Astrea*, una volta abbandonato dai 27 uomini dell'equipaggio, che si salvarono tutti, Fecia di Cossato impiegò due siluri, lanciati di poppa. Essi arrivarono regolarmente sul piroscafo, che affondò in tre minuti, a circa 200 miglia a ovest dell'Isola Bermuda. Nel pomeriggio dello stesso 6 marzo il *Tazzoli* avvistò verso nord, alla distanza di 18 000 m, la motonave norvegese *Tonsbergfjord*, di 3156 tsl, che trasportando un

Il piroscafo da carico olandese *Astrea*, primo successo del sommergibile *Tazzoli.*

carico di cotone, juta, tè e gomma era partita da Bombay ed era diretta a New York, dopo aver fatto scalo a Table Bay e Trinidad.

Il sommergibile, al termine di un inseguimento a tutta forza prolungatosi nelle rimanenti ore di luce, mantenendosi all'orizzonte, al limite della visibilità delle vedette del *Tonsbergfjord*, improvvisamente ne perse le tracce. Tuttavia, il *Tazzoli* riprese contatto tre ore dopo, per poi lanciare da distanza ravvicinata due siluri di prora che colpirono la motonave al centro e a poppa. Il *Tonsbergfjord* si arrestò immediatamente, con la sala macchine allagata e privo di corrente elettrica, mentre il fumo degli incendi si estendeva agli altri locali.

Il *Tonsbergfjord*, costruito nel 1930, aveva un equipaggio di 33 uomini, 32 dei quali, compreso il comandante, cap. Storm Sorgensen, si salvarono prendendo posto su due lance di salvataggio. Essi si allontanarono mentre la motonave, cannoneggiata dal *Tazzoli* con 15 colpi da 120 mm, affondava in fiamme, senza che il comandante Fecia di Cossato fosse riuscito a conoscerne la nazionalità e il tonnellaggio, che fu solo apprezzato in circa 5000 t. I naufraghi del *Tonsbergfjord* furono poi raccolti dal piroscafo olandese *Telamon* e dalle petroliere *Telma* e *Arthur W. Sewall*, rispettivamente di nazionalità svedese e norvegese.

Al termine dell'azione contro il *Tonsbergfjord*, al *Tazzoli* arrivò da Betasom l'ordine di lasciare la zona assegnata per raggiungere il lontano Canale di Yucatan, nel Mare dei Caraibi, passando fra Haiti e Cuba per lo Stretto di Sopravento. Lo spostamento era stato disposto dal Comando per due validi motivi:

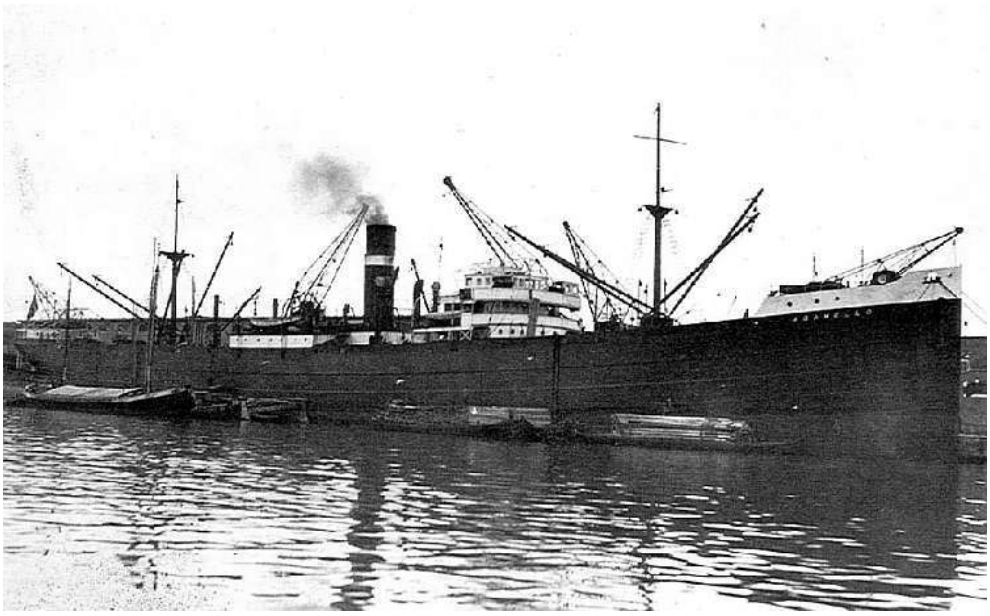
1°) per il dirottamento del traffico marittimo e l'aumento della sorveglianza aerea e navale nemica nella zona della Florida, misure seguite all'attacco degli U-boote;
2°) per la modesta sorveglianza e l'intenso traffico che invece era segnalato nel Mare dei Caraibi, condizione favorevole che aveva consentito ai sommergibili tedeschi del gruppo "Neuland" di conseguire buoni risultati.

Dirigendo verso lo Stretto di Sopravento, il mattino dell'8 marzo il *Tazzoli* avvistò, alla distanza di circa 17 000 m, un piroscafo con rotta nord. Si trattava dell'uruguaiano *Montevideo* (ex italiano *Adamello*), di 5785 tsl, salpato da Montevideo e diretto a New York con 2114 t di carne in scatola, 1170 t di lana e pelle conciata, e 700 t di carico vario. Essendo quella nave priva dei prescritti segnali di neutralità, il comandante Fecia di Cossato la inseguì per due ore, e avendo raggiunto una buona posizione si immerse per sviluppare l'attacco, che però non riuscì perché, con il dislivello di quota, il piroscafo andò scadendo sull'angolo di mira. Fecia di Cossato lasciò che il *Montevideo* si allontanasse, per poi emergere con l'intenzione di realizzare l'attacco in superficie dopo il tramonto.

Nel corso del pomeriggio il comandante del *Tazzoli* mantenne il sommergibile al limite della visibilità del piroscafo, per poi manovrare con l'oscurità per portarsi al lancio da posizione favorevole, raggiunta la quale fece partire un siluro di prora che dopo 45 secondi colpì il bersaglio.

Subito dopo, mandati gli uomini al pezzo di prora, Fecia di Cossato fece sparare 10 colpi da 120 mm, e successivamente, per impartire al piroscafo il colpo di grazia, lanciò di poppa un altro siluro, che però non esplose per la ravvicinata distanza di lancio di soli 150 m che non permise all'acciarino di avere il tempo di attivarsi. Tuttavia il *Montevideo* era già condannato, e affondò a nordest di Haiti. Su 49 uomini dell'equipaggio del piroscafo 35 furono salvati, e 14 persero la vita.

L'affondamento del *Montevideo* da parte del *Tazzoli* ebbe conseguenze politiche. Ritenendo responsabile dell'affondamento un sommergibile tedesco, il governo dell'Uruguai, nazione neutrale, a titolo d'indennizzo requisì e si impossessò del piroscafo germanico *Tacoma*, che si trovava internato nel porto di Montevideo.



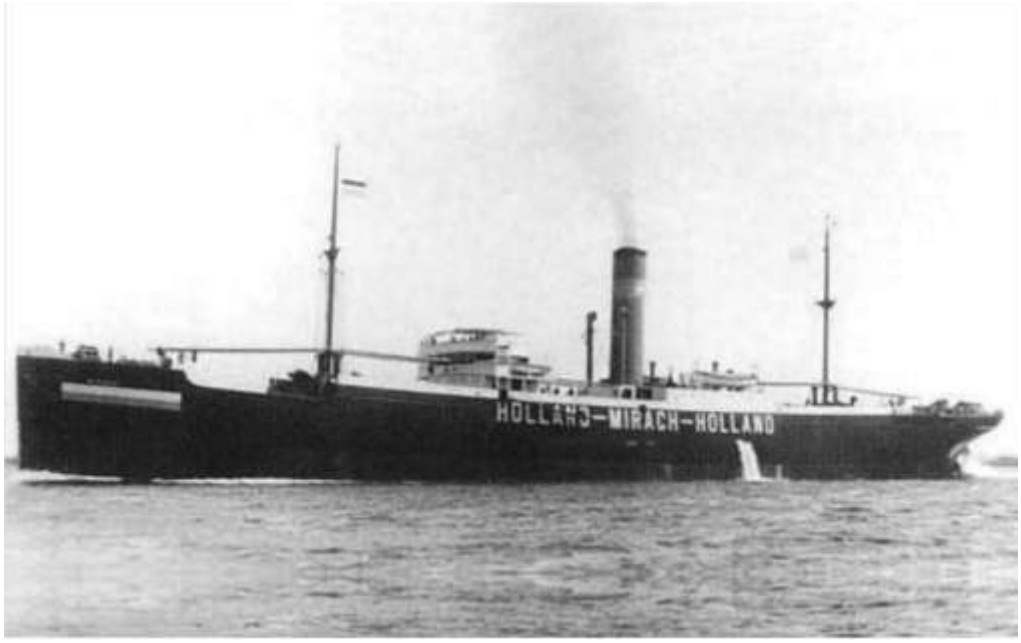
Il piroscafo uruguaiano *Montevideo*, ex italiano *Adamello*, terzo successo del sommergibile *Tazzoli* nel corso della sua missione.

Dopo aver comunicato a Bordeaux di non avere l'autonomia sufficiente per poter arrivare nel Canale di Yucatan, a causa di un consumo di carburante eccessivo, Fecia di Cossato decise di restare tra le isole Bahama e le isole Bermuda, ove la corrente del traffico appariva assai favorevole, chiedendone l'autorizzazione al Comando e informando di aver già affondato tre navi in quella zona. Nello stesso tempo, considerando di essere rimasto con soli nove siluri chiese a Betasom di poterne ricevere altri dal *Finzi*. La richiesta fu però respinta poiché il Comando, oltre a considerare che il *Finzi* per quanto menomato era pur sempre in grado di operare, aveva destinato detto sommergibile a rifornire di nafta il *Morosini*.

Arrivato, con navigazione normale, presso le coste delle isole Bahama, alle ore 20:30 dell'11 marzo il *Tazzoli* avvistò le coste dell'Isola di San Salvador. Poco più di mezz'ora dopo individuò un piroscafo, che si apprestò ad attaccare disponendosi su rotta di avvicinamento. Il sommergibile s'immerse, e raggiunta una posizione favorevole, il comandante Fecia di Cossato dette il "fuori" a due siluri di poppa, che dopo trenta secondi colpirono entrambi il bersaglio. Ordinò allora l'emersione, e mandati gli uomini al cannone di prora fece sparare 7 colpi, che raggiunsero il mercantile all'altezza della linea di

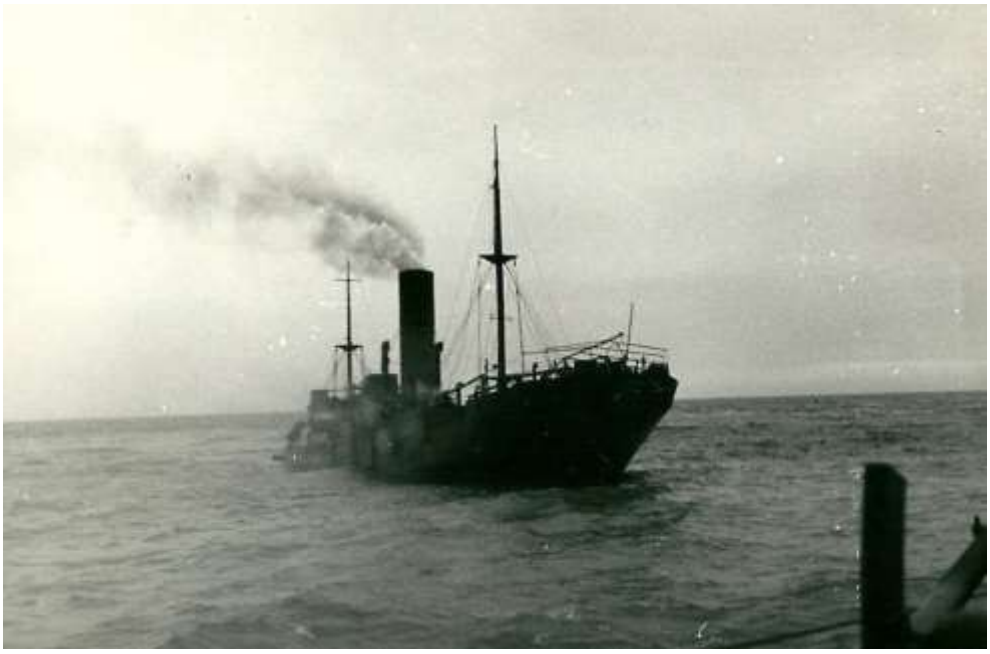
galleggiamento, riconoscendo che si trattava dell'anziano piroscafo da carico panamense *Cygnet* (ex olandese *Mirach*), di 3628 tsl.

Il piroscafo, che era partito da Demerara diretto a Boston, affondò a sole 5 miglia di distanza da Punta Dixon, sulla costa di San Salvador, ma l'intero equipaggio di 30 uomini si salvò prendendo posto nelle imbarcazioni di salvataggio e sbarcando in quella vicina isola.



Il piroscafo panamense *Cygnet*, la quarta nave affondata dal *Tazzoli*.

Lo stesso giorno 11 marzo per un'avaria alla radio il *Tazzoli* non ricevette un ordine diramato da Betasom nel quale, in considerazione di un forte traffico riscontrato dagli U-boote nei canali settentrionali di uscita del Mare dei Caraibi, era richiesto al sommergibile di raggiungere, se consentito dalla rimanenza della nafta, gli stretti di Providence e di Sopravento. Fecia di Cossato, che a causa del perdurare del guasto fino al 28 marzo non fu in grado di mettersi in comunicazione con Bordeaux, dopo essersi allontanato dalla costa di San Salvador, il cui faro illuminato come in tempo di pace costituiva un prezioso punto di riferimento, diresse verso nord, con l'intenzione di operare fra le Isole Bermuda e l'Arcipelago delle Grandi Antille.



L'affondamento, immergendosi di prora, del piroscafo *Cygnet.*

Il mattino del 12 marzo, dirigendo con rotta levante, il *Tazzoli* avvistò alla distanza di circa 20 000 m la sagoma di un piroscafo veloce di nazionalità sconosciuta, ma dopo quattro ore, non guadagnando cammino su quella nave, il comandante Fecia di Cossato dovette desistere dall'inseguirla per non sprecare inutilmente combustibile. Spostatosi di 100 miglia a levante, l'indomani 13 gli si presentò l'occasione di rifarsi della precedente delusione, avvistando un piroscafo alla distanza di circa 17 000 m. Il *Tazzoli* si avvicinò al piroscafo, che era il britannico *Daytonian*, di 6434 tsl, s'immerse per l'attacco in immersione, che realizzò facendo partire, in coppiola, due siluri di poppa che colpirono entrambi dopo cinquantotto secondi dal lancio.

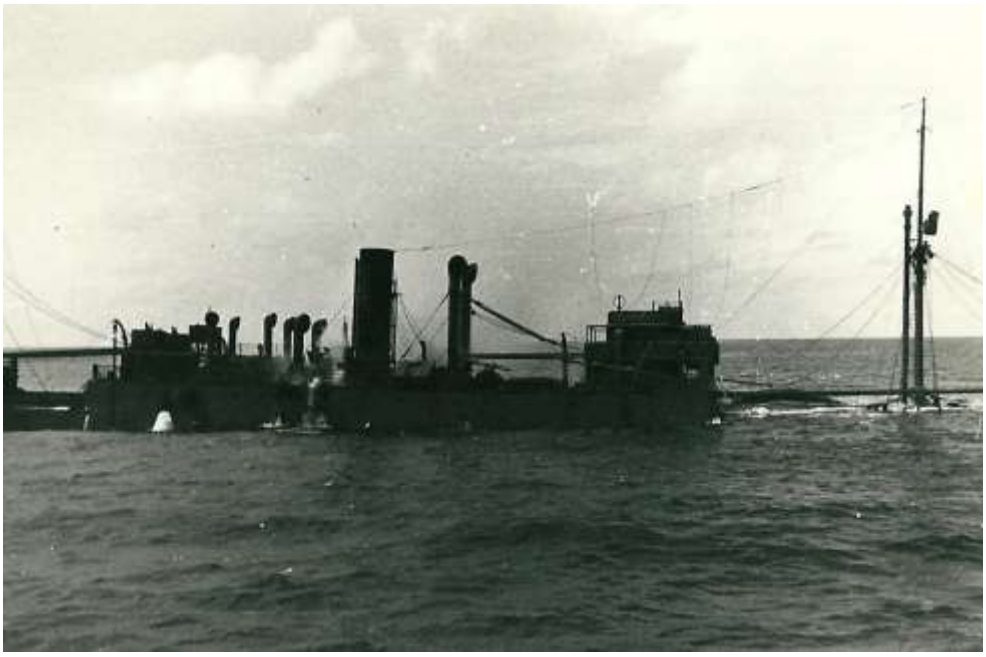
Controllando al periscopio come si comportava quel piroscafo, Fecia di Cossato tornò in superficie, e dopo essersi avvicinato e aver chiesto al comandante dal *Daytonian*, cap. John James Egerton, se avevano bisogno di qualche aiuto e poi salutato con la mano le imbarcazioni di salvataggio che si stavano allontanando dal piroscafo, aprì il fuoco con il cannone di prora sparando 19 colpi. Poiché la nave nemica stava ancora bene a galla, per impartirgli un colpo di grazia Fecia di Cossato fece lanciare un siluro di poppa,

che colpì il piroscafo, per poi assistere al suo affondamento, verificatosi 120 miglia a est delle Bahama.

Il *Daytonian* era partito da Mobile diretto a Liverpool. Su 58 uomini del suo equipaggio uno perse la vita; gli altri 57 naufraghi furono raccolti dalla petroliera olandese *Rotterdam* e sbarcati a Nassau. Nel frattempo il *Tazzoli* continuò a spostarsi verso nord, e trascorse la giornata del 14 marzo con navigazione normale, immergendosi di tanto in tanto solo a scopo di allenamento e, durante la notte, per scarsa visibilità. Ritornato in superficie il mattino del 15, continuò a procedere con navigazione normale in direzione del Canale Providence.

Il piroscafo da carico britannico *Daytonian*, altro successo del *Tazzoli*, conseguito il 13 marzo 1942 a sud-est delle Isole Bahama.

Nel pomeriggio, trovandosi a levante dell'Isola Abaco, Fecia di Cossato avvistò, alla distanza di circa 18 000 m, una grossa petroliera, la britannica *Athelqueen*, di 8780 tsl, che partita inizialmente da Hull con il convoglio O.S. 20, era diretta isolata a Port Everglades, in Florida. Poiché la *Athelqueen* stava dirigendo verso il sommergibile, il comandante del *Tazzoli* decise di immergersi per attenderla al varco, con l'intenzione di attaccarla da quota periscopica.



L'affondamento del *Daytonian.*

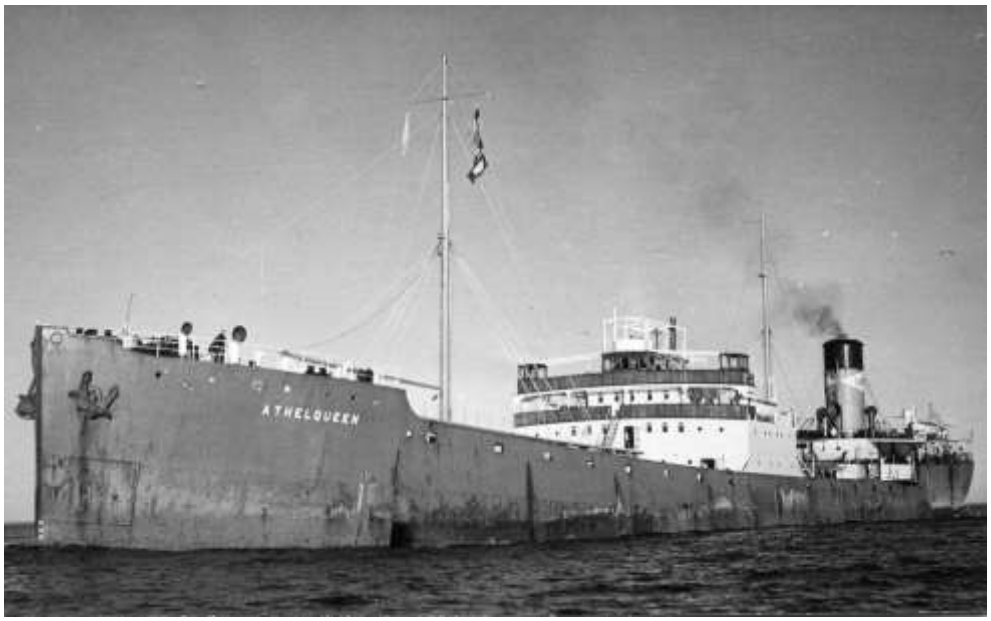
Una volta che la petroliera si trovò in posizione favorevole, Di Cossato effettuò un rapido attacco diurno in immersione, lanciando due siluri di prora, che colpirono dopo 78 secondi dal "fuori", immobilizzando la nave.

Fecia di Cossato ordinò l'emersione, ma vedendo che la petroliera era armata con un cannone, con i serventi pronti a sparare, decise di riportarsi sott'acqua. Nelle successive manovre per raggiungere nuovamente quota periscopica, non rilevando agli idrofoni la nave, che dopo il siluramento si era fermata, "*per un errato apprezzamento di distanza*", come scrisse lo stesso Fecia di Cossato nel suo rapporto di missione, il *Tazzoli* si avvicinò troppo allo scafo della petroliera, urtandola con la prua che si piegò per 3 m ad angolo retto.(17) Non potendo usare i due ultimi siluri rimasti nei tubi, inutilizzabili, Fecia di Cossato fu costretto ad affrontare il rischio di emergere di fronte a una nave armata, per cannoneggiarla, sparando ben 128 proietti da 120 mm. Colpita ripetutamente, l'*Athelqueen* affondò dopo essersi incendiata lungo tutto lo scafo, da un'estremità all'altra.

(17) AUSMM, *Smg. TAZZOLI*, Rapporto di missione.

Fra i 49 uomini della *Athelqueen* vi furono tre morti: David W. Firth, William Proctor e Harold Jones. I superstiti furono il comandante, cap. C.J.R. Roberts, 39 uomini dell'equipaggio e 6 cannonieri. Tutti raggiunsero l'Isola Abaco, nelle Bahama, distante circa 50 miglia dal punto in cui si era avvenuto l'affondamento della loro nave.

Occorre dire che l'*Athelqueen* fu erroneamente ritenuta da Fecia di Cossato una petroliera della stessa classe: l'*Athelprince*, di 8782 tsl. E ciò avvenne dopo essersi avvicinato con il *Tazzoli* alle imbarcazioni dei naufraghi, interrogandoli e ricevendo una falsa informazione.



La petroliera britannica *Athelqueen*, sesta e ultima nave affondata nella missione dal *Tazzoli*, il 15 marzo 1942.

I danni alla prora del *Tazzoli* risultavano abbastanza gravi, e si era verificata un'infiltrazione d'acqua allo scarico dei motori termici di sinistra. In tali condizioni, e con suo grande disappunto, il comandante del *Tazzoli* fu costretto ad abbandonare anzitempo la prosecuzione di una missione tanto fruttifera di successi.

La petroliera *Athelqueen* in fiamme dopo essere stata cannoneggiata dal *Tazzoli*.

***Sotto:* La prua del *Tazzoli* dopo la collisione con la petroliera *Athelqueen*.**

Il disappunto di Fecia di Cossato si trasformò poi in violenta irritazione quando nello spazio di pochi giorni, tra il 16 e il 25 marzo, furono incontrati, senza poter far nulla, tre piroscafi, uno dei quali neutrale, e tre grosse petroliere, due di nazionalità britannica riconosciute per la *British Resolution* e la *Davila*, quest'ultima apparsagli tra le onde del mare in tempesta addirittura alla distanza favorevole di 2500 m. Nonostante il comandante del *Tazzoli* avesse detto agli uomini del suo equipaggio "*se incontreremo altre navi nemiche daremo battaglia con i cannoni*", non gli fu possibile abbozzare un inseguimento per arrivare a distanza di tiro e tanto meno lanciare i due ultimi siluri rimasti nei tubi inutilizzabili.(18)

A irritare ancor più il comandante del Tazzoli contribuirono l'avaria alla radio, che non consentiva di mettersi in contatto con Betasom, informando del momento in cui il *Tazzoli* sarebbe arrivato alla base, in modo da usufruire della scorta di navi tedesche all'entrata della Gironda, e il verificarsi di un'altra avaria al valvolone di scarico del motore termico di sinistra. Questo danno, verificatosi a circa 400 miglia a levante di New York, era reso ancora più inquietante dalle condizioni del mare, che raggiunsero forza 8, con ondate che investivano il sommergibile e determinavano allagamenti nella camera di manovra. In queste condizioni non si poteva riparare il danno, mandando gli uomini in coperta, e fu necessario attendere che le condizioni del mare migliorassero, una volta entrati nella Corrente del Golfo, per permettere il lavoro con una certa tranquillità, con il mare di poppa che agevolava la marcia di trasferimento del sommergibile.

Dirigendo per Bordeaux, il *Tazzoli* raggiunse Le Verdon il 31 marzo, dopo 56 giorni di mare, avendo conseguito l'affondamento di sei navi mercantili per 29 189 tsl, ciò che rappresentava un record fra quelli conseguiti fino allora da un sommergibile italiano in una singola missione.

Solo il sommergibile *Da Vinci* del ten. di vasc. Gianfranco Gazzana Priaroggia − all'epoca della missione descritta secondo ufficiale di Fecia di Cossato sul *Tazzoli* − riuscì a far meglio nella primavera del 1943, spingendosi nel sud Atlantico e nell'Oceano Indiano, e affondando sei navi mercantili per ben 58 973 tsl, tra cui il grande transatlantico britannico *Empress of Canada.*

(18) A. Maronari, *Un sommergibile non è rientrato alla base*, Milano, Editrice Milieri, 1951, p. 242 sg.

31 marzo 1942. Il *Tazzoli* rientra alla base, avvicinandosi a Le Verdon, seguendo una nave pilota tedesca.

Le considerazioni di Betasom

Il 23 maggio 1942, con i sommergibili che si trovavano ancora in rotta di rientro alla base, il comandante Polacchini, informato sulle operazioni degli U-boote, scrisse a Maricosom:[19]

> *I concetti a cui si è attenuto il B.d.U. nell'impiego dei sommergibili in questa fase di guerra sono all'incirca quelli a cui si è ispirato questo Comando Superiore: le zone iniziali si sono dimostrate le più opportune nel tempo, libertà d'azione è stata lasciata ai comandanti in relazione al traffico rilevato nelle zone, gli spostamenti sono stati ordinati usufruendo delle notizie man mano ricevute sul traffico e considerando i prevedibili logici sviluppi della situazione.*

(19) AUSMM, *BETASOM* , f. 116/SRP del 23 marzo 1942.

Anche i criteri sullo sfruttamento dell'autonomia sono stati all'incirca gli stessi, con norme ancora più restrittive per la permanenza in zona onde renderla più lunga possibile. Il rifornimento in mare è stato tentato, con esito negativo, da DA VINCI e MOROSINI, è riuscito al FINZI, che ha rifornito il MOROSINI di 30 tonnellate di nafta. Era previsto, se si fossero presentate l'occasione e la possibilità, anche il rifornimento di siluri da parte del FINZI al TAZZOLI.

Maggiori dettagli furono poi portati da Betasom alla conoscenza di Maricosom, in seguito agli interrogatori avvenuti al rientro dei comandanti dei cinque sommergibili che avevano partecipato alle missioni nelle zone delle isole Antille e Bahama, e dopo aver esaminato i loro rapporti di missione. Al riguardo il cap. vasc. Polacchini inviò a Supermarina un approfondito rapporto nel quale erano esposte le sue seguenti conclusioni:

a) Le operazioni svolte lungo le coste d'America dalla prima decade di febbraio all'ultima di marzo, sono caratterizzate da un lungo periodo infruttuoso di andata e ritorno, e da pochi giorni di guerra efficace. Ciò perché sulle rotte di andata nessun avvistamento è stato effettuato, come pure su quelle di ritorno in cui, d'altronde le unità, o perché senza armi, o perché a corto di autonomia poco o nulla avrebbero potuto fare. Ma lo scopo era quello di portare tutta l'offesa nelle acque dell'America e lo scopo è stato pienamente raggiunto.

b) In genere non è stata fatta la più rigorosa economia di combustibile, l'impiego dei siluri con la dovuta parsimonia, l'impiego del cannone con la più decisa convinzione in ausilio dei siluri.

c) I risultati raggiunti dalle unità in questa prima ondata sotto le coste americane devono essere considerati più che soddisfacenti; ma si deve osservare come una più rapida valutazione delle situazioni contingenti avrebbe potuto portare a risultati veramente eccezionali.

In particolare, il comandante di Betasom lamentò che i comandanti dei sommergibili non si fossero del tutto attenuti alle norme fissate negli ordini di operazione impartiti e ai consigli raccomandati verbalmente alla partenza per un maggiore risparmio di nafta, attenendosi al concetto di mantenere le più appropriate andature economiche.

Polacchini aggiunse che in taluni comandanti vi era stata un'eccessiva prudenza nell'impiego della radio, anche in settori ove la vigilanza nemica non esisteva o era inavvertita, e pertanto ne risultò un servizio inadeguato delle comunicazioni.

L'arrivo a Bordeaux del *Tazzoli*, con al periscopio le bandierine dei sei successi conseguiti.

Inoltre, non tutti i comandanti avevano impiegato i siluri in modo razionale, e usato il cannone con maggiore convinzione in ausilio dei siluri che avevano già colpito la nave attaccata, senza trovare reazione, motivo per il quale, alla partenza per le missioni, sui sommergibili erano state aumentate le normali dotazioni di proiettili d'artiglieria.

Tuttavia, nel tirare le "Conclusioni", Polacchini non mancò di rilevare:

> *I risultati conseguiti contro il traffico nella zona americana, a così forte distanza dalla base di partenza, sono degni di massimo rilievo. Essi hanno confermato il valore e la tenacia dei comandanti, degli stati maggiori e degli equipaggi: a tutti va resa ampia lode ed alto riconoscimento.*
>
> *Le inesatte valutazioni di circostanze che si riferiscono più che altro all'impiego poco economico dei siluri devono essere poste in seconda linea, non devono infirmare il risultato complessivo dell'operazione, conclusasi in modo brillante con l'affondamento di sedici navi, tra cui sette petroliere, per complessive 114.692 tonnellate. E' questo*

un risultato veramente cospicuo ottenuto da sole cinque unità, risultato che si può paragonare ai migliori conseguiti dai camerati alleati.(20)

I mercantili affondati nel corso di 19 attacchi col siluro furono realmente 16, tra cui 7 petroliere, ma il loro reale tonnellaggio si ridusse a 92 259 tsl. In ogni caso l'affondamento della nave fu sempre controllato, e in nove occasioni il nome e il tonnellaggio delle unità affondate furono accertati. Delle altre sette navi di cui non fu possibile conoscere il nome, il tonnellaggio fu apprezzato dai comandanti dei sommergibili, e da ciò conseguì un'approssimazione con eccesso. Tra i mercantili affondati tre piroscafi portavano bandiera neutrale, il brasiliano *Cabedelo*, l'uruguaiano *Montevideo* e lo svedese *Skane*. Attaccati in ore notturne non erano stati riconosciuti poiché navigavano a luci oscurate e non portavano ben visibili i contrassegni della propria nazionalità.

Ancora una volta, purtroppo, sul rendimento dei sommergibili di Betasom pesò fortemente la scarsa velocità in superficie, che costituiva sempre un grosso *handicap*, soprattutto quando i battelli si trovavano ancora in sovraccarico di nafta. A tale deficienza si devono attribuire almeno una parte degli incontri con unità nemiche non confortati da affondamento.

Il funzionamento dei siluri, com'è dimostrato nella tabella che segue, fu nel complesso soddisfacente. Su un totale di 74 siluri lanciati, si ritenne che 41 avessero raggiunto regolarmente il bersaglio, 16 lo avessero mancato per inesattezza dei calcoli o per le avverse condizioni del mare, e gli altri 6 fossero stati evitati dalle navi nemiche con la manovra. Ricordiamo a questo proposito che, a differenza degli U-boote, ai sommergibili italiani mancavano strumenti di rilevamento e di attacco adeguati, in particolare gli ecogoniometri, le centraline di lancio e i siluri elettrici, che avevano il vantaggio di lasciare alla superficie del mare scie poco visibili.

In definitiva, lo scopo di portare tutta l'offesa delle unità di Betasom nella zona dell'America centrale era stato pienamente raggiunto. I provvedimenti a cui il Comando di Betasom si era attenuto per portare le autonomie pratiche al massimo possibile consentito dalla navigabilità dei sommergibili e le azioni decise da essi condotte portarono indubbiamente a conseguire risultati degni di rilievo.

Le lacune denunciate dal comandante Polacchini, per un maggiore risparmio della nafta, migliore impiego della radio, e per una maggiore parsimonia nel consumo dei siluri mediante un più deciso impiego del cannone, non infirmarono, infatti, il risultato complessivo dell'operazione

(20) AUSMM, *BETASOM*, f. n. 192/SRP del 2 maggio 1942, p. 18-20.

conclusa, come detto, con l'affondamento di 16 navi per 92 259 tsl. E tale risultato, conseguito da soli cinque sommergibili, era corrispondentemente paragonabile ai migliori successi ottenuti all'epoca dagli U-boote tedeschi.

DATI SUGLI ATTACCHI DEI SOMMERGIBILI DI BETASOM

SOMMERG.	NAVI AVVISTATE	ATTACCHI INIZIATI	ATTACCHI ULTIMATI	SILURI LANCIATI	SILURI A SEGNO	NAVI AFFONDATE	TSL
Da Vinci	3	3	2	13	5	2	7201
Torelli	6	5	3	8	4	2	16 469
Finzi	8(*)	5	3	14	3	3	21 496
Morosini	5	5	4	12	6	3	19 174
Tazzoli	14	8	7	17	13	6	29 189
Tot.	36	26	19	64	31	16	93 529

(*) **Più due cacciatorpediniere e un convoglio.**

Gli affondamenti dichiarati dai comandanti dei sommergibili erano stati i seguenti: *Da Vinci* 20 000, *Torelli* 18 000 t, *Finzi* 21 496 t, *Morosini* 22 641 t e *Tazzoli* 32 152 t.

Vediamo ora, a conclusione delle cinque missioni, come il comandante Polacchini descrisse il comportamento del personale e il clima in cui erano avvenute le partenze e il rientro trionfale dei sommergibili:(21)

> *Comportamento del personale. Ottimo sotto ogni riguardo. L'entusiasmo e lo slancio di cui sempre, comandanti, stati maggiori ed equipaggi hanno dato prova, alla partenza per questa particolare missione che doveva svolgersi in zone più lontane e più promettenti, contro un nuovo nemico, hanno raggiunto vette altissime. All'entusiasmo dei partenti, facevano degna corona le affettuose dimostrazioni di tutto il personale della base, che era a salutarli.*
> *Le unità, al rientro alla base, dopo le loro imprese vittoriose, sono state accolte col solito rito militare, a cui hanno fatto seguito le più belle e spontanee manifestazioni. TAZZOLI, FINZI, TORELLI, giunti insieme, complessivamente con undici bandierine ai periscopi, hanno trovato ad attenderli, avendo loro stessi chiesto, di essere*

(21) AUSMM, *BETASOM*, f. 192/SRP del 2 maggio 1942, p. 17 sg.

presenti, anche i camerati tedeschi: l'Ammiraglio Menche, il Generale Von Roteberg, rappresentanze delle forze armate tedesche, rappresentanze delle organizzazioni del lavoro tedesche, camerate tedesche con mazzi di fiori legati con nastri dai colori italiani e tedeschi, per offrirli, secondo un rito che si svolge sempre all'arrivo di ogni sommergibile tedesco alla Base, ai nostri camerati.
La scena dell'arrivo doveva essere ritratta dagli operatori dell'Istituto Luce, inviati da Marina Roma, ed allora per renderla più completa fu invitato anche il Regio Console d'Italia in Bordeaux con rappresentanze delle scuole italiane e delle organizzazioni fasciste in uniforme. Giovani italiani hanno offerto mazzi di fiori ai comandanti.
Alle accoglienze loro tributate i nostri sono stati particolarmente sensibili.
La salute degli Stati Maggiori ed equipaggi si è mantenuta, in genere, più che soddisfacente, anche per coloro che hanno raggiunto le zone più calde (TORELLI coste della Guaiana). Sul TORELLI era stato imbarcato il capitano medico Roberto LO SCHIAVO che, al rientro, ha presentato un'esauriente relazione con rilievi e proposte, che vengono tenute nel dovuto conto per il futuro, allo scopo di migliorare la vita a bordo durante le missioni fino ai massimi limiti delle possibilità.

L'INTERVENTO DELL'AVIAZIONE ITALIANA NELLA SECONDA BATTAGLIA DEL PIAVE

ARMANDO DONATO

Premesse

La conquista dell'aria condusse gradualmente gli Stati Maggiori delle grandi potenze a studiare quale impiego effettivo potessero avere le nuove macchine volanti sui campi di battaglia.(*)

Il primo utilizzo dell'aereo nella storia militare fu per scopi di ricognizione, ma per via della possibilità di oltrepassare le linee nemiche si passò rapidamente anche alla pratica del bombardamento. Già durante quegli anni si era dunque compreso l'elevato potenziale dell'aereo quale nuovo mezzo fondamentale e risolutore in guerra.

L'allora tenente colonnello Douhet, strenuo sostenitore della netta superiorità dell'aereo rispetto al dirigibile e contrario al bombardamento delle città inermi, affermava che il principale scopo delle forze aeree fosse la conquista del dominio dell'aria, in modo da esplicare le azioni sugli obiettivi nemici a terra.(1)

(*) Il saggio è dedicato ai bisnonni Salvatore Donato, caporale dei Bersaglieri, a Theodor Mozer, soldato dell'Esercito tedesco, e a Ferdinando Francisci, soldato dell'Esercito austroungarico.

(1) A. Curami, G. Rochat, *Giulio Dohuet, Scritti 1901-1915*, Roma, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, 1993, p. 102, 116, 130, 350, 472.

Scoppiato il conflitto, i primi attacchi aerei sulle città non si fecero attendere, come ad esempio quello tedesco su Parigi nel settembre 1914 e quello britannico sulle basi sommergibili tedesche nel febbraio 1915.

A partire dal 1917 in particolare, i mezzi aerei furono impiegati *a massa* e utilizzati nel campo strategico con compiti di distruzione materiale e morale. Lo scopo era quello di agevolare l'azione bellica principale dell'Esercito.

Secondo l'autorevole parere del generale britannico Smuts a seguito dell'attacco tedesco su Londra nel giugno 1917, il bombardamento aereo si poneva quale nuova dimensione per la condotta della guerra, talmente potente da rendere secondarie e subordinate le azioni militari e navali. Lo stesso Smuts consigliava azioni di contrattacco mediante forze da bombardamento appositamente formate e gestite da preposti comandi indipendenti.

Anche l'Italia si era nel frattempo adeguata alla novità del *più pesante dell'aria*, e nel 1907 fu fondato a Roma il primo Club Aviatori a cura del maggiore Moris, capo sezione aeronautica della Brigata Specialisti del Genio.

La prima scuola di pilotaggio fu inaugurata nel 1910, mentre le esercitazioni con compiti di osservazione nell'agosto del 1911.[(2)] Spetta all'Italia il debutto nella storia circa la mobilitazione dell'Aviazione sia per la ricognizione sia per il bombardamento. Infatti nell'ottobre 1911 (conflitto italo-turco) la 1ª Flottiglia Aeroplani di Tripoli compì i primi voli al mondo in zona di guerra con i capitani Piazza e Moizo, seguiti dai primi esperimenti di lancio di bombe del tipo Cipelli, a cura del tenente Gavotti.[(3)] Nel 1913 fu istituito l'Ispettorato Aeronautico presso il Ministero della Guerra, due anni dopo nacque il Corpo Aeronautico e fu promossa l'Istruzione per l'impiego delle Squadriglie aviatori.[(4)]

Nel 1915[(5)] l'Aviazione fu dunque costantemente utilizzata per azioni di ricognizione e attacco in territorio nemico, acquisendo nel tempo sempre maggiore consistenza e importanza per la condotta della guerra, tanto da essere decisiva per il successo delle operazioni a terra, in modo particolare durante le ultime fasi del conflitto.

(2) La prima esercitazione in assoluto fu effettuata in Francia nel luglio 1910.

(3) S. Ficini, *Luigi Falchi pioniere del bombardamento aereo*, Vicchio Firenze, LoGisma, 2006, p. 9, 11, 12, 13, 17, 22, 39.

(4) B. Di Martino, *L'Aviazione italiana e il bombardamento aereo nella Grande Guerra*, Roma, Ufficio Storico Aeronautica Militare, 2013, p. 24.

(5) Quello stesso anno il sottotenente del Genio telegrafisti Guglielmo Marconi, che aveva già operato durante la guerra italo-turca, era stato nominato tenente di vascello.

Il contributo della Regia Marina

Allo sviluppo dell'Aviazione italiana partecipò attivamente anche la Marina. Il primo italiano a conseguire il brevetto di pilota fu infatti un marinaio, il sottotenente di vascello Mario Calderara[6] nel 1909, sotto la guida diretta di Wilbur Wright.[7] Nel 1911 i 10 apparecchi della scuola di Aviano erano al comando del tenente di vascello Ginocchio, mentre uno degli istruttori era il sottotenente di vascello De Rossi.[8]

Nello stesso anno operavano in Libia e in Tripolitania i dirigibili con compiti di osservazione *P 2* e *P 3* della R. Marina, appartenenti ai cantieri diretti dal tenente di vascello Scelsi e dal parigrado Penco; mentre il tenente di vascello Roberti era uno dei piloti della 2ª Squadriglia Aeroplani in Cirenaica.[9]

Nel 1913 Esercito e Marina raggiunsero un accordo per il quale gli aerei armati dall'Esercito per la ricognizione marittima avrebbero avuto a bordo un ufficiale di Marina espressamente inviato dal Comando navale interessato e, inoltre, le due forze sarebbero rimaste in contatto per l'addestramento dei piloti e degli osservatori. Molteplici e varie furono durante la Grande Guerra le attività e i compiti svolti dalla R. Marina,[10] al comando dell'ammiraglio Luigi Amedeo di Savoia, sostituito nel febbraio 1917 dall'ammiraglio Thaon di Revel (fig. 1). I compiti spaziavano dalla ricognizione fotografica e la protezione delle coste con navi, treni armati e pontoni (fig. 2, 3, 4) – deputati anche al tiro di copertura delle truppe durante le offensive) – alla scorta dei convogli, all'osservazione del tiro delle artiglierie, ai siluramenti dei mezzi nemici e alle incursioni nei porti.

Tuttavia la Regia Marina operava anche a terra in prima linea con la Brigata di marinai, composta da un Raggruppamento di artiglieria navale e un

(6) L'ufficiale nel 1903 aveva sperimentato una cellula galleggiante che si sollevava in aria trainata da una nave.

(7) G. Repossi, *Ala tricolore. Storia illustrata dell'Aeronautica italiana*, Firenze, Giunti Nardini, 1973, p. 12.

(8) S. Ficini, *op. cit.*, p. 13.

(9) B. Sclerandi, *Aviazione 1900-1918*, parte prima e seconda, Milano, Curcio Periodici, 1980, p. 31 (Gli eserciti del ventesimo secolo, fasc. 1 e 6).

(10) Anche l'Arma dei Carabinieri, oltre ai compiti ordinari, contribuì alle attività belliche con vari piloti, tra i quali l'asso pluridecorato tenente Cabruna – già distintosi nelle operazioni di soccorso della città di Messina, distrutta dal sisma nel 1908 – i brigadieri Mocellin e Ciarrocchi, il carabiniere Momicchioli.

Fig. 1. A sinistra, l'ammiraglio Luigi Amedeo di Savoia, Duca degli Abruzzi, Commendatore dell'Ordine Militare di Savoia, Collare dell'Annunziata, Grand'Ufficiale dei Santi Maurizio e Lazzaro, Medaglia delle campagne d'Africa, Croce di anzianità dell'Esercito, Medaglia dell'Indipendenza Italiana e Croce dell'Ordine al Merito Civile di Savoia. A destra, il suo successore Paolo Thaon di Revel, già C.S.M. della R. Marina, Grand'Ufficiale dei Santi Maurizio e Lazzaro, della Corona d'Italia e dell'Ordine Militare di Savoia, Commendatore dell'Ordine dei Cavalieri di Malta. (Foto da A. Tosti, "*Sui campi di battaglia. La nostra guerra*, Milano, Touring Club Italiano, 1930)

Reggimento[11] di fanteria di Marina (fig. 5, 6), facente parte della 3ª Armata[12] e distintosi nella difesa di Venezia e del Piave tra il 1917 e il 1918.

(11) Tra i più noti comandanti di Battaglione del Reggimento di fanteria Marina figurano il capitano di corvetta Starita e il tenente di vascello Bafile, caduto in azione.

(12) *La Marina Militare Italiana*, Stato Maggiore della Marina, Ufficio Documentazione e Attività Promozionali, 1983, p. 9.

Fig. 2. Treno armato da 76/40 della R. Marina in azione. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

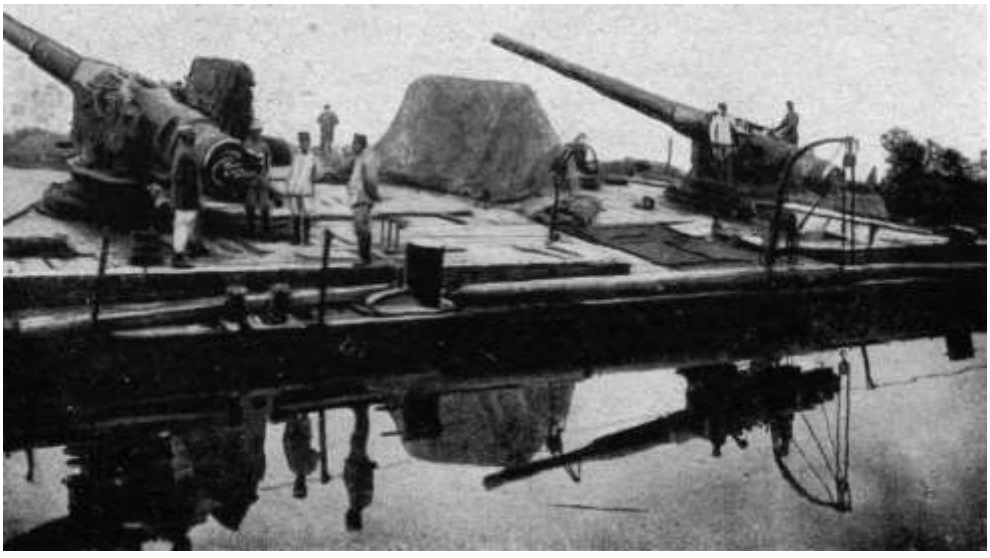


Fig. 3. Il pontone *Robusto* della Regia Marina, armato con due cannoni da 203/45. Il pontone si presenta "sbandato" allo scopo di aumentare l'alzo dei pezzi. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

Fig. 4. Medaglie commemorative dei Treni Armati della R. Marina e del Raggruppamento Artiglieria di Marina. (Collezione F.M. Grasso)

Fig. 5. Basso Piave 1918. Pattuglia di fanti di Marina all'assalto. I militi sono equipaggiati con fucile mod. 91, elmetto Adrian, e indossano la divisa tipica di Marina, appositamente confezionata con panno grigioverde. (*Epoca Universo,* "La guerra del Piave")

Fig. 6. Basso Piave 1918. Il Reggimento di Marina sfila in parata. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

Tra il 1915 e il 1916 la Regia Marina si rese inoltre protagonista del salvataggio di parte dell'Esercito serbo (fig. 6), che, sconfitto, affluiva verso la costa adriatica in attesa di soccorsi. In tale operazione furono utilizzati 45 piroscafi, che complessivamente compirono 202 viaggi, trasportando 115 000 uomini, 10 000 cavalli e 30 000 t di materiali; insieme a 25 piroscafi francesi e 11 inglesi, che in 120 viaggi trasportarono 70 000 uomini e 50 000 t di materiale[13] (fig.7).

Fig. 7. Soldati serbi si apprestano a imbarcarsi sulle navi italiane. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

Allo scoppio del conflitto, accanto a quella dell'Esercito esisteva già un'Aviazione di Marina, seppur molto ridotta, ma i rispettivi piloti e osservatori (Stazione Idrovolanti di Venezia) venivano scambiati durante le azioni sul fronte terrestre.

Già dopo la metà del 1915 l'Aviazione Navale italiana contribuì in maniera massiccia alle operazioni belliche. Dotata di idrovolanti e dirigibili si occupava della difesa del traffico e delle sorveglianza antisommergibili, insieme ad attività di propaganda, bombardamento, caccia (che vide a Venezia la formazione del primo reparto, ovvero la 260ª Squadriglia idrocaccia) anche notturna sui porti e campi di aviazione nemici, nonché di regolazione del tiro delle batterie. Fondamentali furono inoltre le ricognizioni fotografiche utili a individuare postazioni di artiglieria, tracciati, strade, trincee e impianti nemici.[14]

(13) *Touring Club Italiano*, 1929, p. 181.

(14) G. Apostolo, *Le grandi battaglie aeree del XX secolo 1911-1945*, Milano, Mondadori, 1997, p. 26, 29-31.

Il primo caduto degli osservatori della Marina fu il capitano di fregata Riccardo Cipriani nel 1915. Nel novembre del 1916 nacque ufficialmente il Corpo Osservatori della Marina, con scopi di organizzazione dei corsi di pilotaggio per aviatori navali. Lo stesso anno due idrovolanti con equipaggio misto (piloti della Marina, osservatori dell'Esercito) agirono contro obiettivi sulla costa dalmata.

Nel 1917 gli osservatori e i piloti della Marina erano impiegati in tutte le attività per velivoli pluriposto. In azioni distinte il sergente Valenti riuscì a bombardare Prosecco, mentre il sergente Ponti colpì il silurificio di Fiume.

Durante le offensive sul Carso gli idrovolanti si unirono agli aerei terrestri per mitragliare le posizioni nemiche, spingendosi a svariati chilometri nell'entroterra. Durante un'azione su Pola cadeva colpito dalla caccia nemica il pilota tenente di vascello Giuseppe Garassini Gambarino, prima Medaglia d'Oro al Valore Militare dell'Aviazione di Marina, mentre l'osservatore guardiamarina Brunetta riusciva a far ammarare l'aereo. Lo stesso anno un velivolo italiano, con osservatore il tenente di vascello Ernesto, effettuò il primo attacco silurante della storia contro obiettivi terrestri su Pola. Anche dopo Caporetto i piloti di Marina si distinsero nel dirigere il tiro delle artiglierie contro le posizioni austriache durante l'avanzata. Nel 1918 erano operativi 28 osservatori su 568 piloti di Marina; tra questi l'asso sottotenente di vascello Pierozzi, che abbatté 7 caccia nemici. Tanti furono dunque i marinai aviatori attivi e decorati durante la Grande Guerra in qualità di piloti, mitraglieri e osservatori; come il tenente di vascello Bologna, il tenente di vascello De Pinedo, l'asso[(15)] tenente di vascello Martinengo, il tenente di vascello De Riseis, il sottotenente di vascello Pacchiarotti, l'asso sottotenente di vascello Calvello, il sottotenente di vascello Ravazzoni, il secondo capo Mattiello, il secondo capo Zavatti, il secondo capo Valdimiro, il sottocapo Fortebraccio.

Il bilancio del 1918 si chiuse per l'Aviazione di Marina con 18 apparecchi nemici abbattuti, mentre quello circa le attività nel suo insieme fu di 700 missioni di guerra, 346 di scorta, 30 per ricognizione e 160 per caccia. Parteciparono 549 idrovolanti a 71 bombardamenti nelle retrovie del Piave, 126 idrovolanti bombardarono Pola, 332 Durazzo, 226 altre località della costa dalmata. Nel 1920 l'Aviazione di Marina fu decorata con Argento al Valore Militare ed elevata al rango di forza aerea della Regia Marina, seppure nel 1923 sarà soppressa a favore della costituzione della Regia Aeronautica.[(16)]

(15) La qualifica di asso veniva concessa dopo cinque abbattimenti accertati.

(16) T. Marcon, *Ali Marine. Gli osservatori della R. Marina durante la Seconda Guerra Mondiale*, Milano, Mursia, 1978, p. 7-9.

La ritirata dall'Isonzo al Piave

L'infelice esito della dodicesima e ultima battaglia dell'Isonzo,[17] meglio conosciuta come battaglia di Caporetto (fig. 8, 9), aveva sostanzialmente trasformato la già non brillantissima guerra italiana da offensiva a difensiva, costringendo l'Esercito a effettuare una manovra in ripiegata dal Cadore, dalla Carnia e dal fronte Giulio. Non migliore di quella bellica si presentava la situazione politica, economico-finanziaria e degli armamenti. Il 24 ottobre, a seguito della forte offensiva della 14ª Armata austroungarica nel settore fra Plezzo e Tolmino, la prima linea italiana fu stravolta e isolata dai comandi e dai reparti ancora in grado di resistere. Le forze nemiche, sfondate le difese a Tolmino, riuscirono ad avanzare nel fondo valle a Caporetto prendendo alle spalle lo schieramento italiano (4° e 7° Corpo d'Armata).[18]

A seguito di tali fatti il 26 ottobre 1917 il capo di stato maggiore dell'Esercito, generale Cadorna, emanò il primo ordine di ritirata al Tagliamento stabilendo la costituzione di un Corpo d'Armata speciale su due Divisioni. Lo scopo era di coordinare il movimento delle truppe della 2ª Armata con quello delle truppe della Carnia, coprendo i ponti di Cornino e Pinzano con le truppe schierate da Monte Ragogna a Gradisca. Quest'ultima località, dopo un primo vano tentativo, il 1° novembre fu attaccata in forze dagli austriaci e abbandonata dagli italiani insieme al ponte di Cornino e San Pietro, onde evitare l'aggiramento. Il 3 novembre il Corpo d'Armata speciale si ritirò dal Tagliamento a Meduna contendendo il terreno al nemico, il quale, passato sulla riva destra del Tagliamento sotto Cornino, stava procedendo rapidamente sul Folgaria e verso il ponte di Flagogna sull'Arzino.

Il 4 le forze austriache costrinsero gli italiani a ripiegare dietro il Rio Lestans, ma furono temporaneamente arrestate in direzione di Valeriano, riuscendo verso sera a conquistare le posizioni di Usago. Durante la notte il Corpo d'Armata speciale ripiegò attestandosi il 6 novembre a Livenza, mentre dal Carso iniziava la ritirata della 3ª Armata, da effettuarsi rapidamente verso il Tagliamento.

---

(17) Secondo G. Candeloro (*Storia dell'Italia moderna*, vol. VIII, *La prima guerra mondiale, il dopoguerra, l'avvento del fascismo (1914-1922)*, Feltrinelli, 1978), a Caporetto gli italiani ebbero 11 000 morti, 29 000 feriti, 280 000 prigionieri, 350 000 sbandati e 400 000 profughi, insieme alla perdita di 3150 cannoni, 1700 bombarde, 3000 mitragliatrici.

(18) A.M. Arpino, "La Grande Guerra", *Esercito Italiano, storia di uomini e armi*, Editalia, 1988, p. 92.

Fig. 8. Mappa dell'avanzata austrotedesca verso Caporetto con i punti di rottura della linea italiana. (T.N. Page, *Italy and the World War*)

Fig. 9. Il ponte sull'Isonzo a Caporetto nell'autunno 1917. (*Epoca Universo*, "La guerra del Piave")

Tra il 29 e la sera del 30 ottobre, contenendo la minaccia nemica con le retroguardie, l'Armata riuscì a passare sulla sponda destra del Tagliamento gittando due ponti a Latisana.

Passate anche le retroguardie e fatto saltare il ponte di Madrisio, l'artiglieria italiana iniziò a battere con tiro d'interdizione la riva sinistra del fiume occupata dal nemico. Si era così costituito il nuovo fronte, tuttavia necessità imponeva di proseguire la manovra in ritirata mediante un ulteriore sbalzo verso il Piave, ultimo fronte difensivo italiano da tenere a tutti i costi.

Il Comando della 3ª Armata, insediatosi a Motta di Livenza, predisponeva intanto il rafforzamento del fronte e la riorganizzazione delle unità e dei servizi, contando di raggiungere il Piave mediante due marce e il gittamento di un ponte sul Livenza e quattro sul Piave.

A mezzogiorno del 4 novembre fu emanato l'ordine di ripiegamento dalla linea del Tagliamento, poiché il nemico, raggiunte le posizioni di Meduna sull'ala destra della 2ª Armata, nelle prime ore del 5 ne minacciava il fianco sinistro insieme alle retroguardie. Il fiume Livenza fu oltrepassato la sera del 5 e i ponti fatti saltare, mentre le retroguardie della 2ª e della 3ª Armata vi si posero a difesa. Ma il Corpo d'Armata speciale ubicato a Livenza il 6 veniva attaccato dal nemico su tutto il fronte dal castello di Aviano a sud e minacciato di aggiramento a Sacile. La manovra nemica fu evitata il 7 con la costituzione di un nuovo fronte dislocato da San Pietro di Feletto a Conegliano, mentre la 3ª Armata iniziava lo sbalzo verso il Piave. Solo due Corpi d'Armata ricevettero l'ordine di restare sul Livenza per svolgere energica e prolungata difesa, poiché costretta l'ala settentrionale della 2ª Armata a ripiegare sulla destra del torrente Meschio era necessario tenere la suddetta fondamentale posizione per

proteggere la 4ª Armata, permettendo il ripiegamento dal Cadore verso il nuovo fronte sul Grappa.

Nel frattempo i reparti passati alla destra del Piave procedevano nel rafforzare la sponda, completando l'8 e il 9 novembre lo schieramento difensivo delle artiglierie, riordinando i reparti e facendo saltare i ponti di Follina, Salgareda e Fossata più quello ferroviario di San Donà. Durante la notte sul 9 il Corpo d'Armata speciale da Conegliano passò il Piave, seguito nella giornata dalle retroguardie della 3ª Armata, mentre saltavano gli ultimi ponti della rotabile di San Donà, di Ponte di Piave e della Priula. La manovra di ripiegamento era così terminata.

Al 10 novembre le forze italiane disponibili costituirono una cintura difensiva: il 1° Corpo d'Armata con due Divisioni schierato dallo Stelvio al Garda; la 1ª Armata con dodici Divisioni dal Garda al Brenta; la 4ª Armata con sette divisioni dal Brenta a Nervesa; la 3ª Armata con otto Divisioni da Nervesa al mare. Nelle retrovie erano pronte quattro Divisioni e il Corpo di cavalleria, insieme alle Divisioni alleate attestate sul Mincio. Il rapporto delle forze era certamente a vantaggio dell'Esercito tedesco e austroungarico che potevano usufruire di 50 Divisioni contro circa 30 italiane.(19)

Il nuovo fronte italiano fu dunque attaccato dalle forze austroungariche nel settore che passando dal Grappa allo sbarramento della Val Brenta si saldava a quello della 1ª Armata, schierata lungo il saliente trentino.

La 4ª Armata, invece, che estendeva l'ala destra sino a Nervesa, già dal 10 novembre fu chiamata alla difesa sino al 26. La 3ª Amata, attestatasi fra Nervesa e il mare, fra il 13 e il 16 novembre fu impegnata in scontri presso le Grave di Papadopoli, Intestadura, San Donà, Le Code, Fagarè e San Bartolomeo. Ogni tentativo di passare il Piave da parte delle forze austroungariche e tedesche cessò il 17 novembre.

Il fronte difensivo del Piave tenne, e gli obiettivi di questa prima fase di battaglia d'arresto furono pienamente raggiunti. Tale successo non aveva comunque evitato il siluramento del generale Cadorna dal suo incarico, sostituito dal generale Diaz (fig. 10), già comandante del XXIII Corpo d'Armata/3ª Armata. Diaz, che curava anche i rapporti col governo, fu coadiuvato dal generale Badoglio, avente l'incarico di riorganizzare l'Esercito, e dal generale Giardino (fig. 10), il quale doveva occuparsi delle operazioni circa la battaglia d'arresto in atto.(20)

(19) A.M. Arpino, *op. cit.*, p 93.

(20) G. Candeloro, *op. cit.*, p. 191, 194 sg.

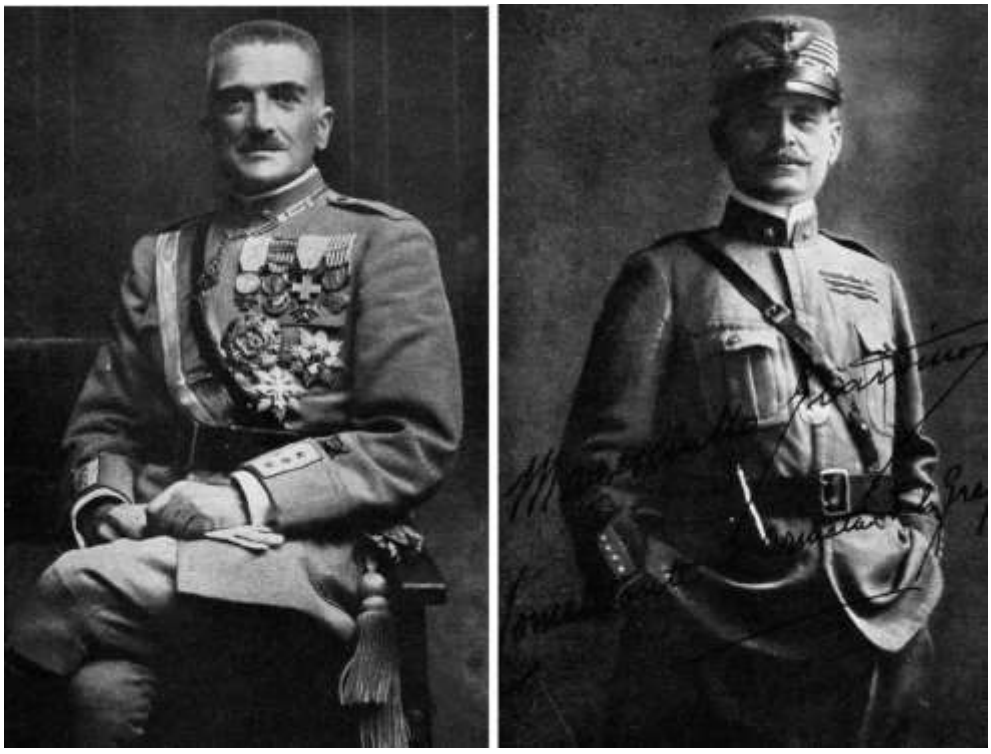


Fig. 10. *A sinistra,* Armando Diaz, con i gradi di generale dell'Esercito. Si nota in particolare sul braccio destro il distintivo di ferita, su quello sinistro il distintivo di promozione per meriti di guerra. Diaz è decorato con Collare dell'Annunziata, Grand'Ufficiale dei Santi Maurizio e Lazzaro, Ordine Militare di Savoia, Medaglia d'Argento al Valore Militare, Medaglia di Guerra 1915-1918, 4 anni di campagna, Croce al Merito di Guerra, Medaglia di Libia. *A destra,* il generale Giardino, fregiato di due promozioni per meriti di guerra. Fu sottocapo di stato maggiore sino al 7 febbraio 1918 e comandante dell'Armata del Grappa. Qui è ritratto vari anni dopo la guerra nel grado di maresciallo d'Italia. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

Fig. 11. Posto avanzato italiano sul Monte Grappa, dove si arrestò l'avanzata nemica nel dicembre 1917. (*Epoca Universo*, "La guerra del Piave")

Durante i giorni di intervallo fra la prima e la seconda fase della battaglia, il Comando Supremo aveva proceduto a fare affluire nuove forze in linea e a riordinare quelle nelle retrovie; nello stesso tempo erano giunti a rinforzo un Corpo d'Armata francese e uno britannico. Nella seconda fase della battaglia[(21)] dal 4 al 23 dicembre, si ebbero pochi attacchi austroungarici che permisero l'occupazione temporanea delle posizioni di Agenzia Zuliani, perse a causa dei successivi contrattacchi italiani, e di Zenson, dove ulteriori contrattacchi italiani riuscirono a ricacciare oltre il Piave l'ultimo nucleo nemico colà attestatosi (fig. 11).

L'offensiva austroungarica del giugno 1918: La battaglia del Solstizio

Fallita l'offensiva dell'autunno 1917, gli Imperi Centrali si erano posti l'obiettivo di una rapida risoluzione della guerra mediante grandi offensive strategiche. Il Comando Supremo italiano intanto, rinvigorito dal precedente successo, riteneva che per isolare la Germania, costringendola alla resa, fosse necessario mettere fuori gioco le forze austriache mediante un grande e decisivo sforzo, da attuarsi al momento opportuno. Infatti, in accordo con gli alleati, gli italiani avevano predisposto un piano d'attacco per il mese di maggio, ma giunta la notizia dell'imminente poderoso assalto austroungarico fra

(21) *Touring Club Italiano*, *op. cit.*, p. 25-34.

l'Astico e il mare e uno tedesco sul fronte occidentale, si preferì attendere sulla difensiva e eventualmente contrattaccare.

La decisione fu presa poichè le forze italiane erano nettamente inferiori a quelle nemiche e mancavano di energie necessarie, mentre gli alleati, provati dalle precedenti azioni non erano in grado di portare alcun aiuto.(22)

Gli austroungarici (fig. 12) organizzarono un piano per il giugno 1918 che prevedeva il passaggio a cavallo del Brenta con l'obiettivo di sfondare il fronte montano, raggiungere la pianura e avvolgere le unità impegnate nella difesa del Piave. Contemporaneamente sarebbe partito l'attacco del Gruppo Armate dell'Isonzo in direzione Treviso-Mestre, con obiettivi: la linea del Bacchiglione, il Tonale, Giudicaie e Val Lagarina.(23)

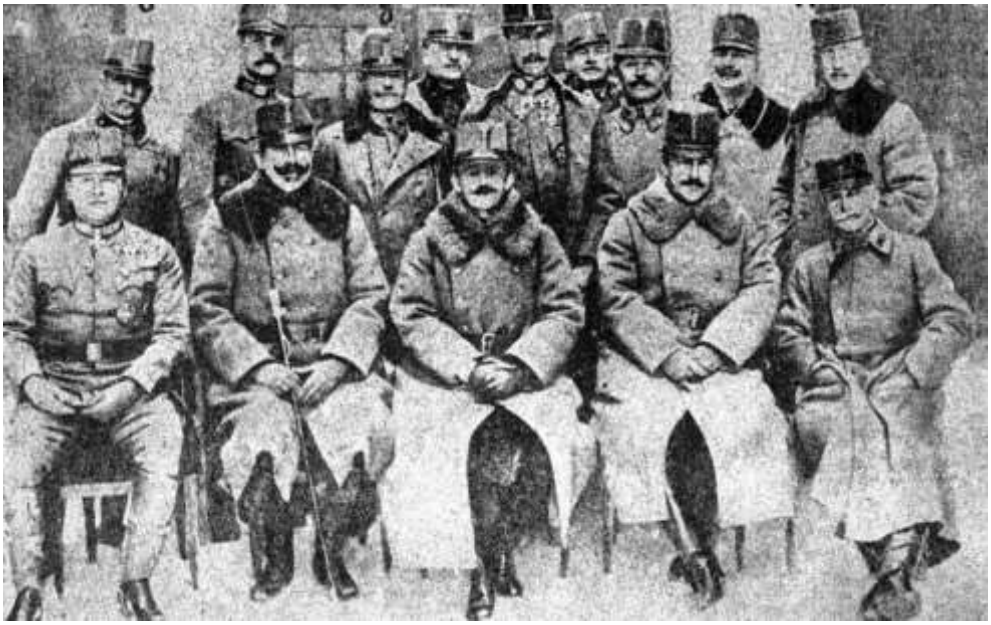


Fig. 12. I principali comandanti austriaci. Si distinguono in particolare: al centro seduto l'imperatore D'Austria Carlo I, alla sua destra il feldmarschall arciduca Eugenio, alla sua sinistra l'arciduca Giuseppe. Il primo da destra seduto è invece il feldmarschall Conrad, il quarto da destra in piedi il generaloberst Scheuchenstuel, il terzo è il feldmarschall Boroevic. (P. Pallavicini, *La guerra italo-austriaca 1915-1918*)

(22) P. Pallavicini, *La guerra italo-austriaca 1915-1919*, New York, Società Libraria Italiana, 1919, p. 440.

(23) *L'Esercito Italiano nella 1ª guerra mondiale. Immagini*, Roma, USMME, 1978, p. 15.

Per l'esattezza il piano nemico prevedeva tre azioni contemporanee, di cui una dai monti a cavallo del Brenta in direzione di Thiene e Vicenza, una dal basso Piave in direzione di Treviso-Padova e una contro il Montello, lungo un fronte di 150 km.

Sospesa temporaneamente la lotta[(24)] sulle nuove linee da Asiago verso il mare e superata efficacemente quella che è da considerarsi la fase più critica per la guerra italiana, il Comando Supremo e il Governo poterono dedicarsi alla complessa opera di ricostruzione dell'Esercito, aggravata dalla scarsità di mezzi e uomini e dalla consapevolezza di dover far fronte a una prossima nuova grande offensiva nemica.

Si trattava della battaglia sulla linea dall'Astico al mare del 15 giugno 1918, che darà luogo alle sottobattaglie del Montello e del Piave, settori di competenza delle 3ª e 8ª Armate italiane.

Nel frattempo gli austriaci si adoperavano per rafforzare il nuovo fronte sul Piave abbandonando la costruzione dei sistemi continui a linee parallele a favore degli elementi staccati a intervalli più o meno larghi. Nel settore posto di fronte all'8ª Armata italiana era stata fortificata una prima linea di circa 3 km sulle posizioni di Priula, Soligo e Sernaglia, e una seconda linea di 6 km da Colle Puliero, per C. Anconetta, la Guizza, a Boaria Donegal.

Di fronte alla 3ª Armata invece vi era una prima linea adiacente al fiume nella zona di Grave di Papadopoli, seguita da una seconda linea incompleta e da una terza altrettanto incompleta, consistente in teste di ponte che si sviluppavano lungo il corso del Tagliamento a Codrodipo, Madrisio e Latisana.

La sistemazione difensiva italiana fra il Montello e il Piave era invece organizzata su linee continue con elementi scaglionati in profondità, mentre nella zona interposta tra le linee si ergevano vasti e dissimulati raggruppamenti di mitragliatrici aventi azione fiancheggiante (fig. 13); vari capisaldi disposti a scacchiera saldavano i diversi elementi. La difesa abbracciava tutta l'area compresa tra il Piave e il torrente Musone col Montello, da considerarsi il punto più delicato e importante per la tenuta dell'intero sistema. Nucleo centrale della difesa era il campo trincerato di Treviso, protetto da tre linee.

Il gruppo del Montello-Cornuda era costituito da quattro linee. Una marginale lungo la sponda destra, alla quale era collegata la seconda tra Nervesa, Colesel della Zotta e delle Zorle; la terza che dall'abbazia di Nervesa si collegava a Pederiva proseguendo sino a Cornuda; la quarta che seguendo il

(24) Anche gli eserciti austroungarico e tedesco erano esausti dopo i combattimenti dell'Isonzo, del Grappa e del Piave.

margine meridionale del Montello proseguiva per Bavaria, Busa, San Marino, Pederiva di Biadene da Nervesa, Gianevra e San Martino. Si distaccavano altre linee difensive collegate fra loro, che univano il sistema difensivo del basso Piave col campo trincerato di Treviso. Il sistema del Piave era composto da quattro fasce che dal margine del fiume si estendevano in profondità.

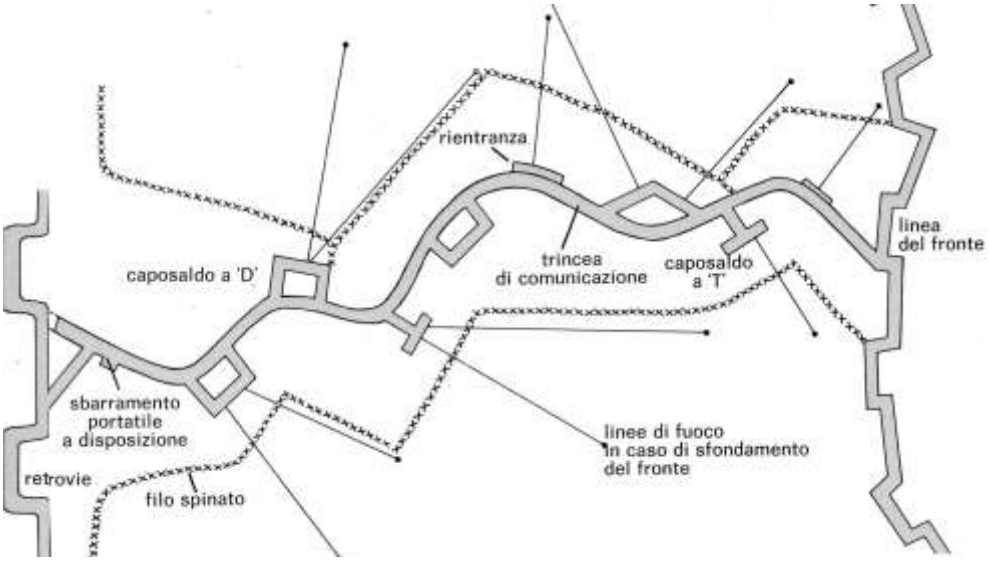


Fig. 13. Schema di tracciato di trincee della prima guerra mondiale. (I. Hogg, *Storia delle fortificazioni*)

Gli austroungarici si prepararono all'offensiva con le migliori truppe a disposizione, schierando 50 Divisioni su 62 presenti nel teatro di operazioni italiano:

- 11ª Armata (generalob. Scheuschenstuel), dall'Astico a Fenèr con 27 Divisioni;
- Gruppo di eserciti (feldmarsch. Boroevic), con 23 Divisioni raggruppate nella 6ª Armata (feldmarsch. arciduca Giuseppe) da Fenèr alla Priula con 7 Divisioni; e nell'Isonzo Armée (generalob. Wurm) con 16 Divisioni dalla Priula al mare.

Tale massa operante era appoggiata da 490 velivoli e da 5005 pezzi di artiglieria, di cui 2850 sul fronte montano e 2155 di fronte al Montello e sul basso Piave.

Le forze italiane contrapponevano:

- La 1ª e 6ª Armata (gen. Pecori Giraldi e Montuori) con 10 Divisioni dislocate sugli Altipiani (fig. 14);
- La 4ª Armata (gen. Giardino) con 9 Divisioni sul Grappa;
- L'8ª Armata (gen. Pennella) con 5 Divisioni sul Montello;
- La 3ª Armata (Duca d'Aosta) con 6 Divisioni sul basso Piave;
- Inoltre 16 Divisioni e un Corpo d'Armata di riserva.

In appoggio alle truppe operavano 666 velivoli, 1800 veicoli, 2276 pezzi di artiglieria nel settore Altipiani-Grappa e 1861 tra il Montello e il Piave.(25)

Secondo i piani le forze austriache dovevano velocemente investire e accerchiare quelle italiane con una manovra a tenaglia. L'11ª Armata a cavallo del Brenta aveva il compito di travolgere la 6ª e la 4ª Armata italiane per puntare su Verona; l'Isonzo Armée di sfondare il fronte tenuto dalla 3ª Armata e dirigersi su Treviso; la 6ª Armata di scavalcare il Montello, importante punto di congiunzione fra il tratto montano e quello di pianura; puntare su Padova passando per Castelfranco.

Al piano offensivo nemico il Comando Supremo italiano decideva di contrapporre una battaglia difensiva-offensiva, scaglionando in tutti i settori le forze in profondità e opponendo una resistenza basata sulla pronta ed energica reazione. L'urto di ogni spinta nemica avrebbe dovuto essere contrattaccato dalla controspinta italiana in modo da ristabilire la situazione generale, seguita dalla contromanovra delle riserve, appositamente organizzata e preparata. Ciò avrebbe tenuto costantemente impegnato il nemico, sottoponendo i reparti al continuo sfiancamento e logoramento.

Dopo la vana azione diversiva austriaca sul Tonale del 13 giugno, dalle 3 alle 6 del 15 giugno, un furioso bombardamento austroungarico si abbatté sulle posizioni italiane del Montello. Iniziava così la seconda battaglia del Piave, conosciuta anche come battaglia del Solstizio. Tuttavia sugli Altipiani le artiglierie della 6ª Armata italiana aprirono per prime il fuoco sulle truppe nemiche arretrate ma quelle in prima linea riuscirono a penetrare verso Cesuna.

(25) *Touring Club Italiano*, *op. cit*, p. 34-40.

Fig. 14. Croci commemorative: 1, 3ª Armata; 2, 4ª Armata; 3, 6ª Armata; 4, 8ª e 10ª Armate. (Collezione F.M. Grasso)

Le artiglierie italiane e i contrattacchi inglesi permisero di riprendere le posizioni prima di sera.

A sud est di Asiago l'urto delle fanterie austroungariche obbligò gli italiani a cedere il Col del Rosso, il Col D'Echele e Monte Valbella, mentre un altro attacco intaccava la linea arretrata sino a Cima Echar e Busa del Termine. Verso mezzogiorno il contrattacco italiano permise di riconquistare le posizioni, nonostante l'invio delle riserve austroungariche. Esposte al fuoco italiano queste non poterono fare altro che attestarsi nelle posizioni di Col del Rosso, per essere poi scacciate qualche giorno dopo.

In Val Frenzela e Val di Brenta gli attacchi austriaci si infransero sul nascere, e prima di sera l'offensiva sugli Altipiani si era esaurita.

Sul Grappa, appoggiate dal tiro e protette da cortine fumogene, iniziarono le prime operazioni austroungariche di passaggio del Piave a Falzè, Villa Jacur, Casa Mina e Casa Marcadella. Nel frattempo un reparto d'assalto era riuscito a conquistare la prima linea italiana presso Campagnole, procedendo verso la linea di prima resistenza. Dunque le truppe delle Divisioni austroungariche riuscirono ad atterrare a Campagnole, dirigendosi verso Nervesa, Colesel delle Zorle, C. De Faveri, C. Serena e Colesel della Zotta.

La rapida azione nemica penetrò la linea marginale italiana, consentendo alle colonne di sfondarla e superarla per giungere sino a Colesel della Madonna e sul fronte Nervesa-Sant'Andrea-Sovilla-Bavaria-Giàvera.

Le difese italiane, dopo un primo grave disorientamento, reagirono decisamente sferrando violenti contrattacchi su tutto il fronte di Giàvera. In questo modo fu impedito al nemico di spezzare in due lo schieramento difensivo, e col contrattacco delle truppe di rincalzo il giorno 16 la situazione fu normalizzata, immobilizzando definitivamente il fronte nemico.

Tuttavia la lotta si riaccese nel pomeriggio con attacchi e contrattacchi senza tregua e con alterna vicenda, ma i giorni 17 e 18 gli austroungarici, persa la spinta morale e tattica del primo giorno, non azzardarono ulteriori azioni. Ciò diede la possibilità alle truppe italiane di riorganizzarsi e preparare la controffensiva attuata il 19 per sgomberare il nemico dalle posizioni del Montello (fig. 15) nei giorni seguenti, impedendo il passaggio della 6ª Armata austroungarica sulla destra del Piave.(26)

(26) Touring Club Italiano, *op. cit.*, p. 44-46.

Fig. 15. Cartolina che riproduce la fotografia scattata da un cappellano militare il 15 giugno 1918, durante i combattimenti sul Montello. (Collezione A. Donato)

Sul basso Piave nel settore di competenza della 3ª Armata italiana, il mattino del 15 giugno vari battaglioni austroungarici, passando il fiume irruppero in zona Salettuol, Candelà e Zenson riuscendo a penetrare per circa un chilometro, mentre altre truppe invadevano le posizioni di San Donà-Musile.

Si verificarono aspri combattimenti fra quattro Divisioni della 3ª Armata italiana e otto di quella nemica. I contrattacchi italiani riuscirono a bloccare momentaneamente l'avanzata avversaria, dando tempo e modo alle riserve di intervenire nel pomeriggio. Il 16 l'iniziativa italiana sorprese il nemico a Fagarè e Bocca di Callalta, Croce e Villa Premuda, costringendolo a indietreggiare, ma i rinforzi austroungarici permisero di riprendere le posizioni di Fagarè, Sant'Andrea, Croce, provocando il ripiegamento italiano sulla linea Crosere-Meolo.

Fig. 16. Basso Piave, passaggio di truppe italiane. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

La mattina del 17 i reparti della Isonzo Armée passati sulla destra del Piave ripresero gli assalti su Zenson e Villa Premuda, contrastati dagli attacchi italiani. Il 19 la breve piena del fiume non arrestò il passaggio austroungarico, che tuttavia venne martellato da Aviazione e artiglierie italiane e reso precario sia per mancanza di rifornimenti e rinforzi, sia per la crescente contropressione italiana, che costrinse il nemico ormai bloccato a combattere per difendersi e mettersi in salvo.

Dopo quattro giorni di continui combattimenti, la situazione sul basso Piave (fig. 16) si era stabilizzata, essendo ormai venute meno le possibilità di nuovi attacchi nemici. Sul fronte del Montello invece la minaccia permaneva, infatti il Comando Supremo dispose l'impiego della riserva generale.

Una volta raggiunto l'equilibrio tra le forze contrapposte, era necessario utilizzare le riserve disponibili in azioni a fondo, sopraffacendo il nemico per metterlo in condizioni di inferiorità. Sostanzialmente era giunto il momento di impiegare ogni forza disponibile, esercitando il massimo sforzo per tramutare la battaglia da difensiva in offensiva.

Fu dunque disposto che per il 17 e il 18 giugno due Corpi d'Armata si spostassero verso il Montello, con l'obiettivo di produrre una controffensiva che permettesse di conquistare Falzè per congiungersi a Casa Serena e a

Nervesa[27] (fig. 17). Le posizioni furono raggiunte dopo violentissimi assalti e combattimenti, ma furono perse il 20 a causa di un attacco austroungarico. Tuttavia la pronta opposizione italiana si tradusse nella decisione austriaca di sgomberare il Montello. Azione eseguita con la copertura delle retroguardie, nel vano tentativo di rompere il contatto e ripassare il Piave senza essere avvistati, poiché il 23 l'artiglieria italiana le batté creando scompiglio.

Nel frattempo le fanterie italiane riuscirono a conquistare tutta la cresta del Montello, raggiungendo anche la cosiddetta *linea della corda* precedentemente persa, e lanciandosi all'inseguimento degli ultimi reparti nemici che sulla riva del Piave tentavano di oltrepassarlo sotto gli attacchi dell'Aviazione.[28]

Situazione similare si presentava sulla linea del basso Piave, con le truppe austroungariche costrette alla difensiva, seppur con qualche tentativo di attacco come quello del giorno 19, nel quale riuscirono a riconquistare le posizioni sulla linea Fossalta-Osteria-Capodargine. Tuttavia l'energica risposta delle truppe fresche italiane bloccò l'iniziativa, permettendo di conquistare alcuni capisaldi e costringere l'avversario a riparare dietro il fosso Palumbo, mentre più a sud altri reparti italiani, tra cui il Reggimento di Marina, riuscirono a progredire sin'oltre il Sile sbaragliando l'avversario.

Fig. 17. Nervesa dopo i combattimenti del 19 e 20 giugno. (*Epoca Universo*, "La guerra del Piave")

(27) Proprio in quei giorni l'asso maggiore Francesco Baracca cadde in azione nei pressi di Nervesa.

(28) *Touring Club Italiano*, *op. cit.* p. 49-54.

La mattina del 23 iniziò l'inseguimento italiano. L'avanzata raggiunse la sponda destra del Piave tra Candelà e Zenson, e nei due giorni successivi fu riconquistata la testa di ponte nemica di Capo Sile.

I reparti della 3ª Armata riuscirono a sgomberare la riva destra del Piave, costringendo alla resa le ultime retroguardie nemiche, catturando 18 ufficiali e 1600 uomini di truppa.

Fra il 2 e il 6 luglio tutto il settore tra il Piave nuovo e vecchio, da Intestadura alla foce sarebbe caduto interamente in mani italiane. La battaglia, durata 9 giorni, consegnò alle forze italiane un pieno successo. Il bollettino del Comando Supremo del 23 giugno sera recitava: "Il nemico sconfitto ed incalzato dalle nostre truppe, ripassa in disordine il Piave".

Pesante la sconfitta per l'Esercito austroungarico sia dal punto di vista morale sia da quello materiale.

I Gruppi di Armate di Boroevic e Conrad avevano perso in totale 4436 ufficiali e 95 396 uomini fra morti, feriti e prigio-nieri, più 70 cannoni, 75 bombarde, 1234 mitragliatrici, 151 lanciafiamme, 119 velivoli e 9 palloni frenati abbattuti, più vario altro materiale.

Le perdite italiane invece ammontavano a 1581 ufficiali e 30 553 soldati morti e feriti.(29)

A luglio intanto il Comando Supremo tedesco aveva perduto l'iniziativa sul teatro di guerra francese, cedendo terreno.

A settembre crollò il fronte tedesco-bulgaro nei Balcani, provocando la firma dell'armistizio fra la Bulgaria e gli alleati.

(29) *Touring Club Italiano*, *op. cit.*, p. 55.

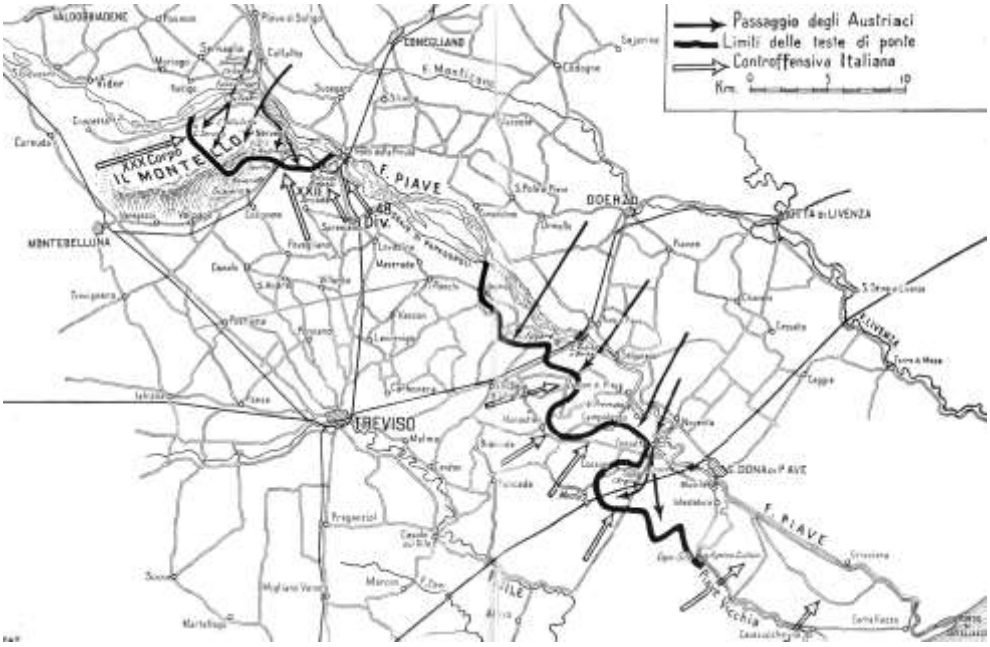


Fig. 18. Lo schema delle azioni sul Montello e sul Piave. (Da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

Il Comando Supremo italiano, che nonostante le insistenze alleate aveva preferito riprendere fiato,[30] intravide l'ottima occasione di intervenire rompendo il fronte avversario in corrispondenza della zona di unione delle 5ª e 6ª Armate austriache del Piave, ovvero nella direttrice di Vittorio Veneto. Il 24 ottobre iniziava quindi la controffensiva italiana, meglio conosciuta come battaglia di Vittorio Veneto,[31] occupata il 30.

Il 29 intanto si erano già avuti i primi contatti fra le autorità militari austroungariche e italiane per trattare le modalità dell'armistizio,[32] la cui versione definitiva era composta da otto clausole militari, dieci navali più una riguardante i prigionieri.

(30) È lecito ipotizzare che il fronte italiano non fosse proprio considerato prioritario, ma piuttosto utile a tenere impegnate le forze nemiche evitando che si dirigessero verso ovest. Ciò spiegherebbe anche le insistenze alleate affinché l'Italia attaccasse subito dopo la fine della battaglia del Solstizio.

(31) Le forze italiane ammontavano a 51 Divisioni più 3 britanniche e 2 francesi.

(32) Le condizioni erano state dettate dal Consiglio Interalleato di Versailles.

Il 3 novembre le forze italiane avevano conquistato Trento, Palmanova, Udine e Trieste. Alle 15 dello stesso giorno, nella Villa del Conte Giusti presso Padova (fig. 19) fu firmato l'armistizio con l'Austria-Ungheria, entrato in vigore esattamente 24 ore dopo e pubblicato il giorno 7.

All'abdicazione del Kaiser il giorno 8, seguiva l'11 la firma dell'armistizio fra Germania e Intesa, mentre il 28 giugno del 1919 veniva firmato a Versailles il trattato di pace.

Nel 1918, per la fase decisiva e la vittoria finale, la fanteria italiana impiegò 103 brigate di fanti, granatieri e bersaglieri, 7 raggruppamenti di alpini e 29 reparti di assalto, subendo l'86,29% delle perdite complessive dell'Esercito.(33)

La partecipazione dell'Aviazione italiana

All'inizio della guerra l'Aviazione italiana possedeva 91 piloti e 20 osservatori, con altri 200 piloti in corso di addestramento e 86 velivoli suddivisi in 4 Squadriglie, ciascuna composta da 5 aerei con uno o due di riserva.

Già durante l'offensiva dal 17 agosto al 15 settembre 1917 le azioni e il numero dei mezzi italiani utilizzati erano cresciuti enormemente, tantoché ogni giorno operavano oltre 200 aerei e dirigibili, furono sganciate circa 99 t di bombe sugli obiettivi e abbattuti 52 aerei nemici.

La sconfitta di Caporetto aveva coinvolto anche l'Aviazione, costretta a ritirare velocemente le 17 Squadriglie negli aeroporti dietro il Tagliamento e poi il Piave.(34) Stabilizzata la situazione, il 20 novembre la forza disponibile ammontava a 59 Squadriglie e 2 sezioni per un totale di 378 velivoli.

L'impiego dell'Arma aerea con tutti i servizi sussidiari ricevette nuovo impulso e fu avviata verso il massimo sfruttamento per la ricognizione, la caccia e il bombardamento. Esemplificativo lo sforzo dell'industria, che nel 1918 riuscì a produrre 6488 aeroplani.(35) Anche le tattiche di combattimento furono aggiornate e adeguate alle esigenze, la principale delle quali era quella di acquisire e mantenere il dominio dell'aria attraverso l'impiego *a massa* (più pattuglie e più squadriglie contemporaneamente).

---

(33) E. Scala, *Storia delle Fanterie Italiane*, vol. 1, *Le Fanterie di Roma*, Roma, Stato Maggiore dell'Esercito, Ispettorato dell'Arma di Fanteria, 1950, p. XVII.

(34) A. Massignani, "La Grande guerra: un bilancio complessivo", P. Ferrari *L'Aeronautica italiana. Una storia del Novecento*, Franco Angeli, 2005, p. 271, 280, 283.

(35) G. Repossi, *op. cit.*, p. 19.

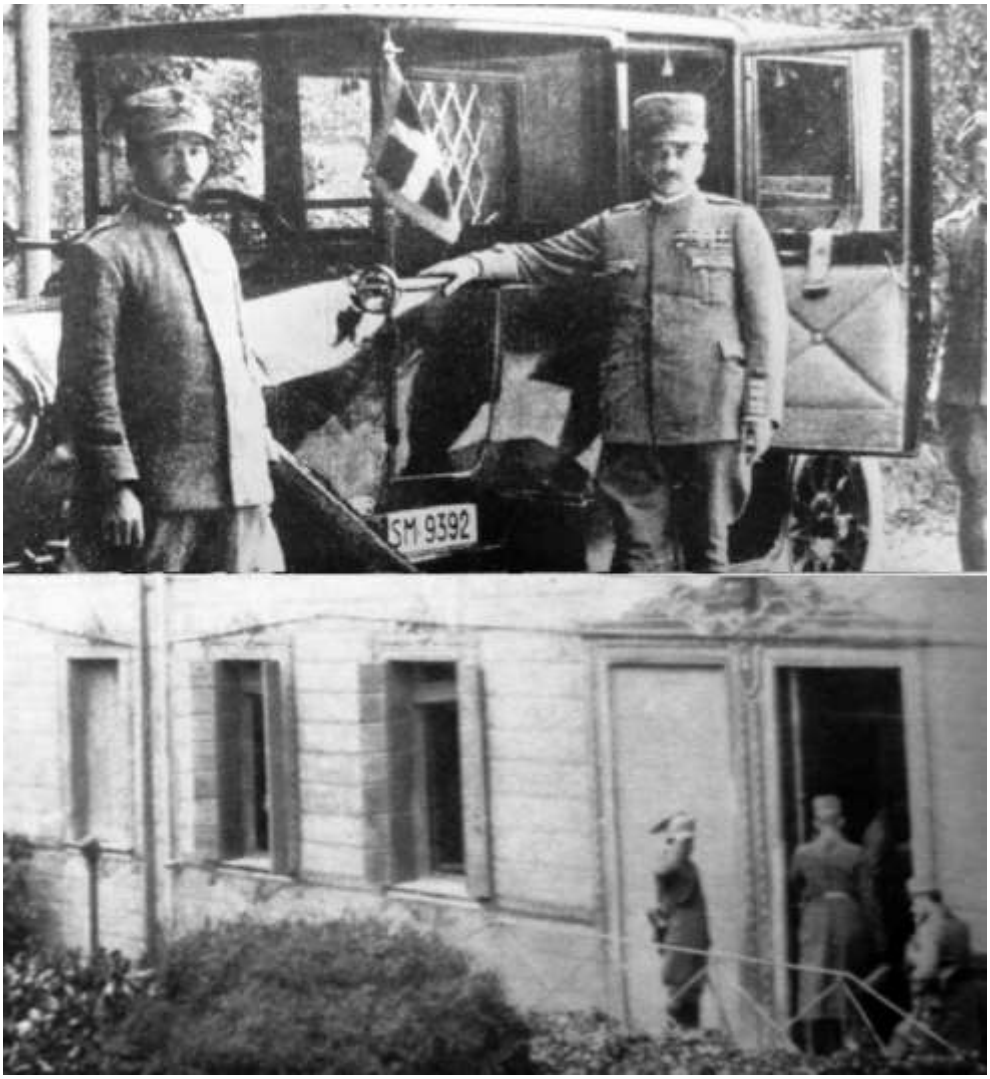


Fig. 19. *In alto:* il generale Diaz. Sul paramano si notano i gradi di tenente generale capo di stato maggiore dell'Esercito. *Sotto:* Abano Terme (Padova), Villa Giusti. I parlamentari austroungarici si accingono a entrare per la firma dell'armistizio. (USSME, *L'Esercito italiano nella 1ª guerra mondiale. Immagini*)

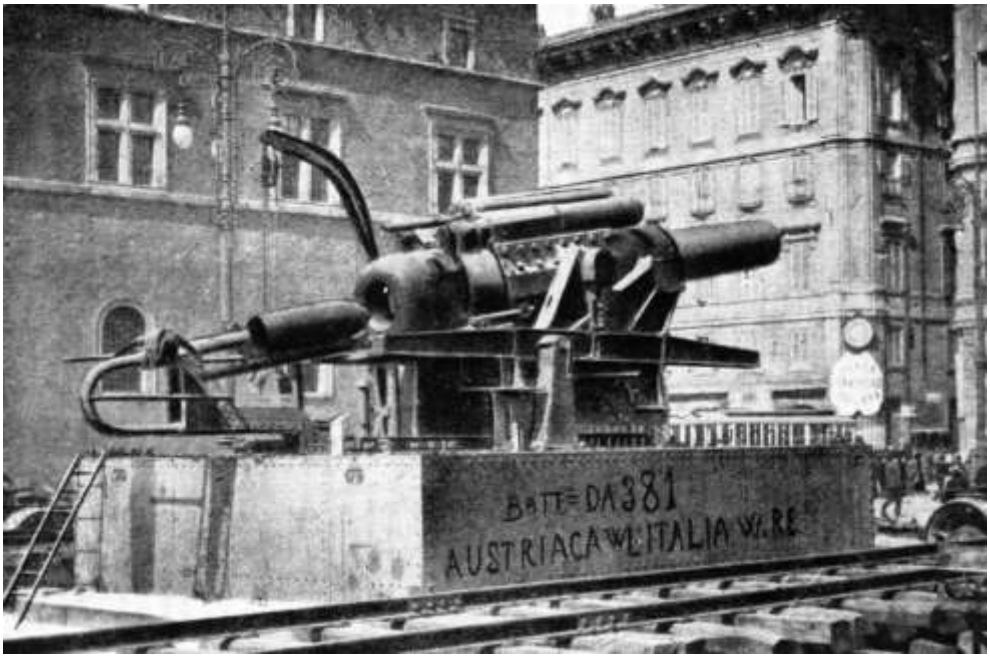


Fig. 20. Obice austriaco da 381 mm a Roma presso piazza Venezia. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

Nel marzo 1918 l'Ufficio Servizi Aeronautici fu abolito a favore del Comando Superiore d'Aeronautica.(36) In occasione della seconda battaglia del Piave il Comando Superiore dell'Aeronautica mise a disposizione una massa di 8 Squadriglie per un totale di 120 aerei caccia, allo scopo di impiegarli senza soluzione di continuità nel servizio di scorta alle operazioni di bombardamento, per la polizia di cielo e per riunire e far gravitare l'azione sui vari settori del campo di battaglia, mitragliando e spezzonando direttamente le truppe nemiche. In questo modo i caccia dipendenti dalle Armate potevano tranquillamente operare nei loro settori di intervento,(37) massimizzando gli effetti sugli obiettivi nemici.

(36) AUSAM, *Prima guerra mondiale*, Serie Gruppi aeroplani, b. 54, f. 206, Circolare del Comando Supremo, Ufficio Ordinamento e Mobilitazione.

(37) C. Prepositi, "L'Aeronautica Italiana nella battaglia del Piave", *Esercito e Nazione*, rivista per l'ufficiale italiano in servizio attivo ed in congedo, Roma, 1930, p. 521 sg.

Ai mezzi di attacco e mitragliamento si affiancavano quelli da bombardamento (fig. 21), quelli per l'osservazione del tiro di artiglieria, per il lancio di volantini, per il collegamento con le fanterie nonché per la ricognizione a vista e fotografica sia sul campo di battaglia sia in profondità sul territorio nemico. Infine vi erano i palloni del servizio aerostatico assegnati per l'osservazione ai comandi di Divisione e di Corpo d'Armata.

Fig. 21. Un bombardiere triplano Caproni Ca. 4 e un caccia Nieuport. (USMME, *L'Esercito Italiano nella 1ª guerra mondiale. Immagini)*

La strategia più significativa elaborata dal Comando Supremo si basava come detto sugli attacchi a massa a bassa quota, ovvero gruppi di caccia organizzati e collegati con i comandi a terra e che avute le notizie circa il tipo di missione, raggiunto l'obiettivo, sfilavano radenti sul nemico mitragliandolo. Si trattava perciò non più di azioni casuali o eccezionali ma piuttosto disciplinate da specifiche norme e applicate in sinergia con le attività terrestri, con lo scopo di stravolgere, interdire o ritardare le operazioni nemiche. Il compito della caccia era fondamentale poiché, conquistato il dominio dell'aria attraverso la presenza continua di pattuglie nel cielo della battaglia, essa consentiva di:

- permettere ai velivoli da ricognizione, da bombardamento e da tiro di artiglieria di portare a compimento la missione;
- impedire le medesime azioni ai velivoli nemici;
- partecipare ai combattimenti terrestri.(38)

I velivoli efficienti sul fronte italiano alla data del 15 giugno erano in totale 367, di cui 321 (174 caccia, 34 bombardieri e 113 ricognitori) pronti a intervenire fra l'Astico e il mare. L'ordine di battaglia contemplava 14 Squadriglie caccia, 11 da bombardamento, 34 Squadriglie e 6 sezioni da ricognizione:

- Comando Aeronautica, a disposizione: IV, XI, XIV, X Gruppo, 181ª e 87ª Squadriglia;
- 1ª Armata: III e XV Gruppo;
- 3ª Armata: I, V e XIII Gruppo;
- 4ª Armata: II, VI (fig. 22) e XII Gruppo;
- 6ª Armata: VII Gruppo, XIV Wing, 22ª e 254ª Squadriglie francesi;
- 8ª Armata: XV Gruppo;
- 7ª e 9ª Armata: IX e XX Gruppo;
- Riserva di 288 velivoli, di cui 51 pronti.(39)

Con l'inizio dell'offensiva nemica il 15 giugno, le direttive circa gli interventi trovarono applicazione pratica. Basilare fu il ruolo della ricognizione e osservazione aerea, che rilevò tutti i movimenti e gli obiettivi nemici, battuti da caccia, bombardieri e artiglierie.

Durante la prima fase della battaglia, fra il 15 e il 19, l'Esercito austroungarico riuscì ad attestarsi sul fronte del Piave in più punti, collegandoli tra loro e quindi assicurando una base di partenza utile allo sviluppo delle successive azioni. La sera del 19 risultava occupata una fascia marginale di circa 22 km, profonda da 1 a 5. Nella seconda fase, dal 19 al 22 giugno, la controffensiva italiana riuscì a contenere la spinta nemica riequilibrando le forze e tentando di sopraffare l'attaccante per respingerlo oltre il fiume. La terza fase, dal 22 al 25 giugno, vide infine gli austroungarici ormai privi di forze, tentare di disimpegnarsi e ripassare il fiume sotto la pressione italiana, tramite la quale furono ampliate tutte le posizioni a destra del Piave e della Piave Vecchia.

(38) B. Di Martino, *op. cit.*, p. 537 sg.
(39) *Ibidem*, p. 532 sg.

Fig. 22. Medaglia del VI Gruppo caccia. (Collezione F.M. Grasso)

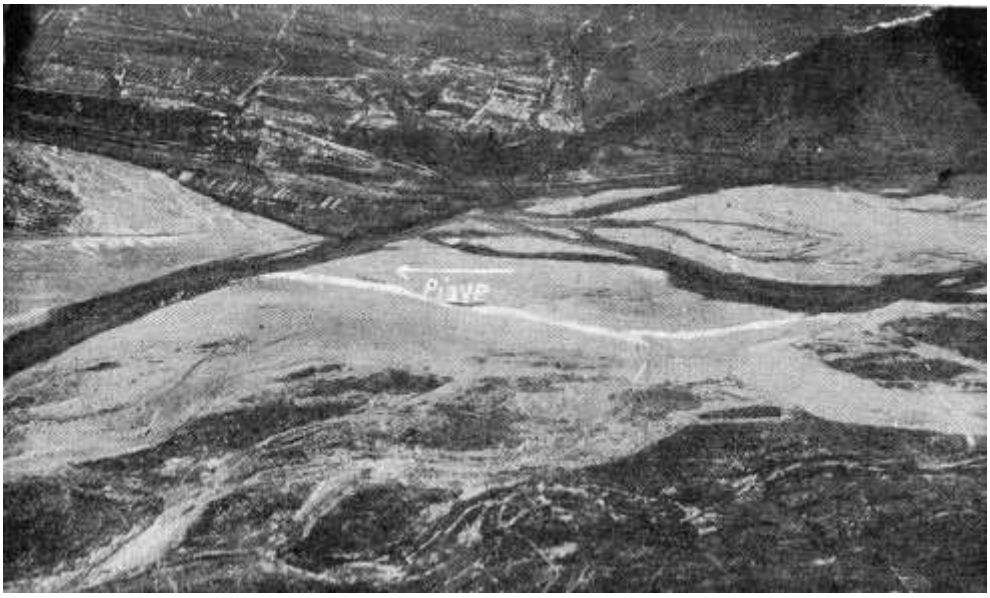


Fig. 23. Il corso del Piave presso il Montello. (C. Prepositi, *L'Aeronautica Italiana nella battaglia del Piave*)

Fig. 24. Ponte di barche austriaco a ovest di San Donà il 19 giugno. (Foto AUSAM)

Fig. 25. Grave di Papadopoli il 19 giugno. (Foto AUSAM)

Fig. 26. Materiale da ponte austriaco affondato presso Salgareda. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

Fig. 27. La linea austroungarica sul Montello il 21 giugno. (C. Prepositi, *L'Aeronautica Italiana* …, cit.)

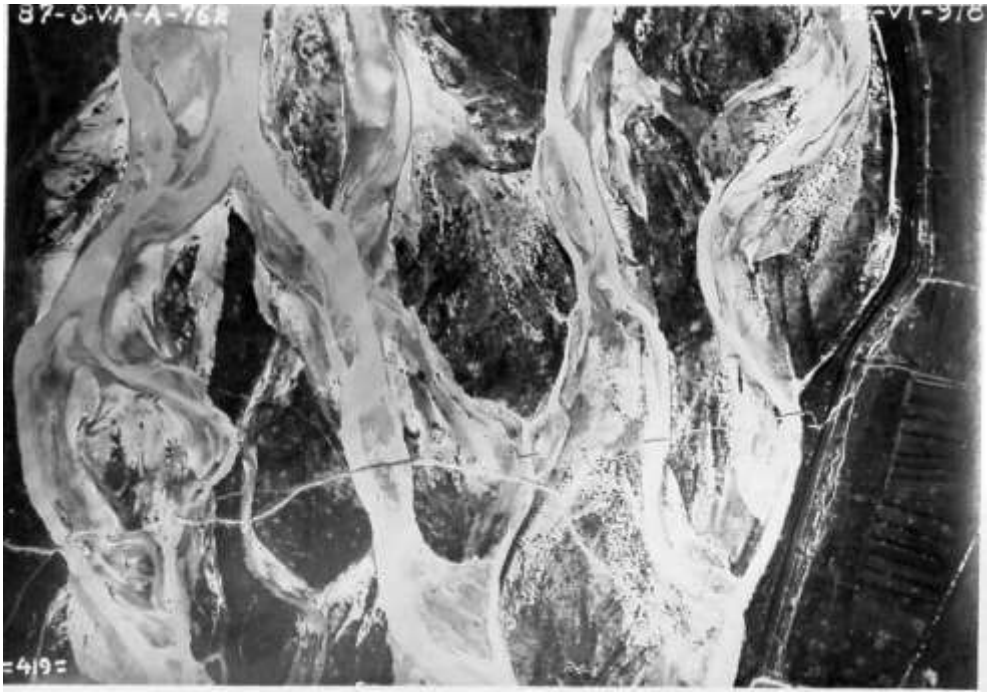


Fig. 28. Passerelle austriache presso Cimadolmo il 22 giugno. (Foto AUSAM)

In tale contesto l'Aviazione in generale e della massa da caccia, organizzata dall'asso tenente colonnello Piccio,[(40)] già a capo dell'Ispettorato delle Squadriglie da caccia nonché autore delle "Istruzioni provvisorie delle Squadriglie da Caccia",[(41)] intervenne decisamente con continui bombardamenti e mitragliamenti su infrastrutture, mezzi e reparti nemici che tentavano di sfondare la fronte difensiva italiana, spesso in condizioni meteo sfavorevoli e sotto l'intenso tiro contraereo nemico. Il 15 la ricognizione segnalò la presenza di imbarcazioni e pontoni fra Casa Marcatella e Casa Mina, tre passerelle tra Ca' Casona e Casa Bolzanello, un ponte in costruzione a Villa Jacur (il ponte sarà varie volte colpito e ricostruito). Il giorno successivo fu comunicata la presenza di un ponte in costruzione davanti a Falzè e 40 barconi a Casa Marcella, nonché movimenti e ammassamenti di truppe presso la valle del Soligo e Barbisano e sulla Conegliano-Susegana-Marcatelli.

(40) Nel 1923 fu nominato comandante generale della neonata Regia Aeronautica.

(41) P. Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*, Gorizia, Libreria Editrice Goriziana, 2011 (Biblioteca di arte militare, 7), p. 21.

Fig. 29. Conegliano il 22 giugno. (Foto AUSAM)

Il 17 fu accertata la costruzione di un ponte a ovest di Mina. Il 18, a causa della piena del fiume, i ponti nemici risultarono sommersi. Le ricognizioni della 71ª Squadriglia-XVI Gruppo sulla vallata dell'Astico e l'altopiano di Lavarone, non rilevarono "nulla di notevole in linea generale",(42) mentre i velivoli della 33ª Squadriglia-VII Gruppo individuavano baraccamenti, piste e postazioni di artiglieria nemica tra Sasso-Col. D'Echele-Val Scura-Val Fontana.(43) Il 19 furono rilevati movimenti sulla Conegliano-Susegana-Marcatelli, la costruzione di un ponte a Villa Jacur e numerosi barconi provenienti dalla valle del Soligo. Il 19 e il 20 tramite la 33ª Squadriglia si poterono individuare varie installazioni nemiche fra reticolati, piste e varie batterie di artiglieria di grande e piccolo calibro e di bombarde, insieme a baraccamenti, attendamenti in zona Busu-Val Frenzela-Val Bella.(44) Il 20 risultava completato il ponte di Villa Jacur e la presenza di barconi tra Mina e Casa Saccado, sulla

(42) AUSAM, *Squadriglie*, 71ª Squadriglia, b. 102, f. 584.
(43) *Ibidem*.
(44) AUSAM, *Squadriglie*, 33ª Squadriglia, b. 89, f. 351.

riva destra del Piave (fig. 30), nonché di altri barconi a Casa Mercatelli e intensi movimenti di autocarreggi e truppa da Barbisano a Villa Jacur. In serata furono individuati ammassamenti nemici presso Campo Campagnolo e Nervesa. Il giorno 21 il ponte di Villa Jacur risultava intatto, mentre si notarono varie passerelle in costruzione, in particolare in zona Boaria del Magazzino. Furono inoltre segnalate truppe in movimento da Chiesola a Falzè di Piave. Il 22 i suddetti ponti e passerelle risultarono interrotti (fig. 31), mentre un nuovo ponte era in costruzione presso Casa Marcadella.

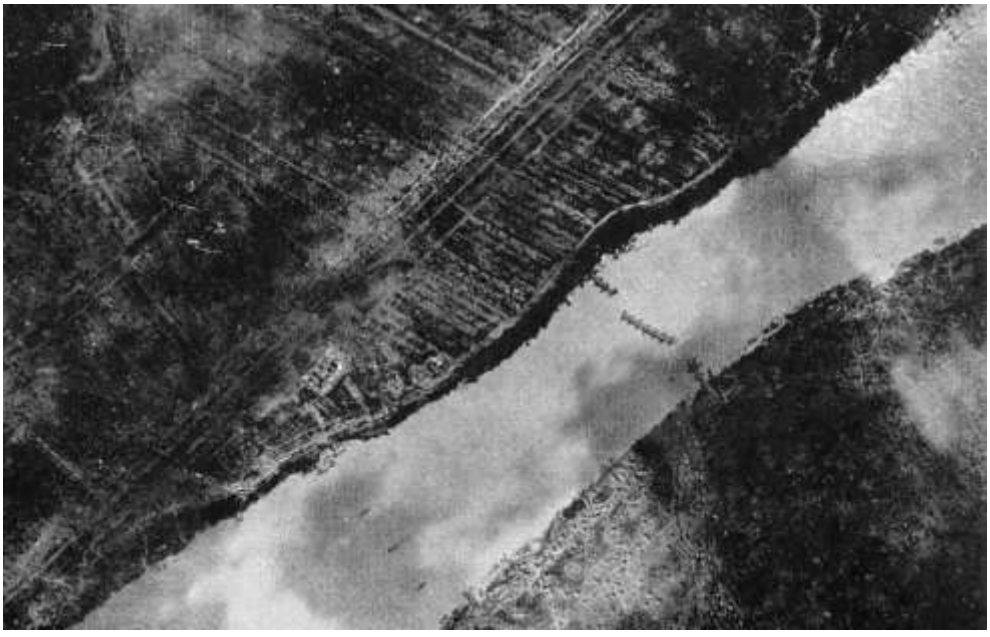


Fig. 30. Ponte di barche austriaco sul Piave spezzato dal fuoco delle artiglierie italiane. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

Il 23 l'Aviazione appoggiò l'avanzata delle fanterie italiane verso il saliente di Falzè, mentre i barconi nemici tentavano di sottrarsi all'attacco passando dalla riva destra a quella sinistra del Piave. Il 24 la ricognizione sul Piave non rilevò alcun ponte e passerella, ma solo i barconi sulla riva sinistra del Piave. Nessun movimento nelle retrovie nemiche fu notato, tranne traffico ferroviario nelle stazioni di Salice-Vittorio-Fontana Fredda-Pordenone-Casarsa-Codroipo. Il numero delle truppe nemiche fu giudicato non numeroso.

Il 25 giugno le ricognizioni italiane segnalarono movimenti nemici di pochissima importanza e lo stato di normale calma nelle retrovie.(45)

In particolare le Squadriglie della 4ª e 6ª Armata intervennero sul Piave mitragliando e spezzonando (con piccole bombe sferiche da 10 cm) ponti, passerelle e barche. Il totale degli attacchi fu di 141, fra mitragliamento, ricognizione, bombardamento e osservazione. Il 15, da quota 1700 m con bombe da 162 mm, furono portati gli attacchi della 13ª Squadriglia del IV Gruppo, sulla zona di san Donà di Piave.(46)

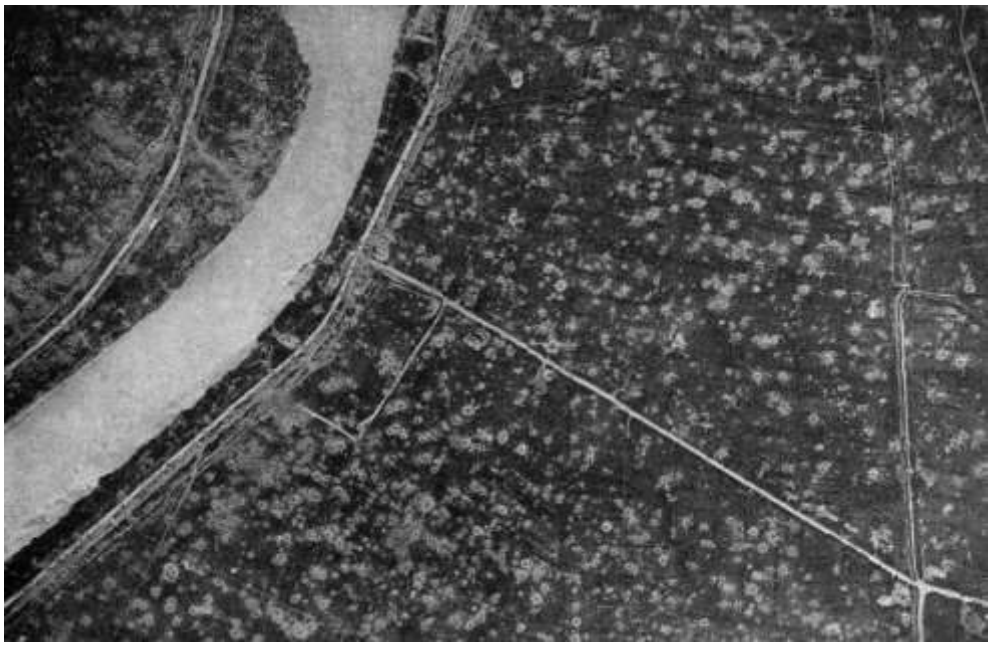


Fig. 31. Effetti del tiro delle artiglierie italiane sulla riva destra del Piave presso San Donà. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

Nel giorno 18 furono effettuati altri attacchi sul Piave tra il Montello e Falzè, a cura dei caccia e ricognitori con 305 ordigni contro fanteria da 10 cm e granate torpedini da 130 mm sganciate. Lo stesso giorno fu bombardata la riva

(45) Prepositi, *op. cit.*, 1930, p. 521-525.
(46) AUSAM, *Squadriglie*, 13ª Squadriglia, b. 77, f. 159.

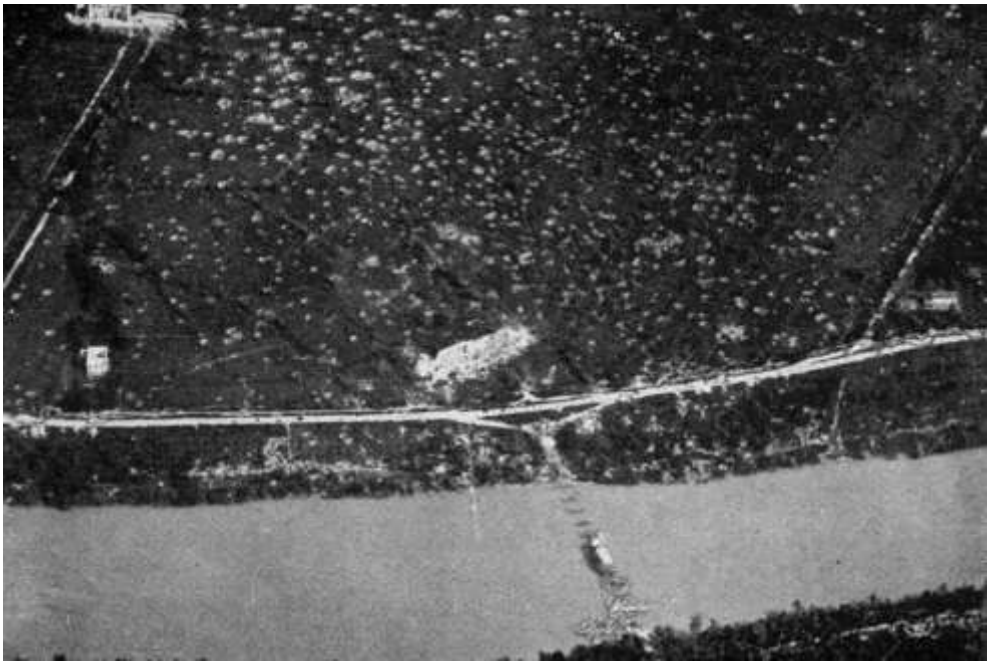


Fig. 32. Effetti del tiro delle artiglierie italiane sulla riva sinistra del Piave Nuovo e sul ponte presso Tombolino. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

presso Zenson.[47] Nel frattempo la caccia nemica veniva fermata in vari duelli, con 25 vittorie italiane, di cui 8 britanniche.

Il 19 furono bombardate le posizioni di C. dei Faveri e segnalate due passerelle nemiche interrotte, tra Falzè e Nervesa.[48] Le squadriglie dell'Armata del Grappa effettuarono 76 azioni di varia tipologia sul Montello scaricando sugli obiettivi 740 bombe da 10 cm e 130 mm, più 17 400 colpi di mitragliatrice. Il 20, tredici bombardieri attaccarono a Falzè i punti nemici di passaggio del Piave scaricando 3900 kg di bombe. Altri attacchi furono portati, tra cui quello a cura di 16 caccia italiani e 20 britannici, che spararono 45 350 colpi scaricando 1900 kg di bombe, mentre veniva effettuato un primo attacco sulla stazione di Conegliano, centrata da oltre 10 000 colpi e 100 bombe.

Il giorno successivo furono effettuate sul basso Piave 58 sortite da 36 aerei, con 2317 colpi 28 bombe. Il 22 la stazione di Conegliano fu nuovamente

(47) *Ibidem*.
(48) *Ibidem*.

attaccata da 13 bombardieri scortati da 20 caccia, per un totale di 4128 chili di ordigni scaricati. Il 23 giugno la ricognizione rilevò che i ponti presso Villa Jacur e Casa Mercadelli erano interrotti e la truppa nemica in fase di disimpegno, evacuando la testa di ponte stabilita agli inizi della battaglia. L'Esercito austroungarico era in ritirata dal fronte del Piave sotto il tiro delle artiglierie italiane e tartassato dagli attacchi dell'Aviazione, operanti in appoggio alle fanterie che si accingevano ad avanzare riconquistando le posizioni. Il 24 giugno furono ripetuti gli attacchi sulla stazione di Conegliano,[49] sul tronco ferroviario Conegliano-Vittorio Veneto, sulla riva sinistra del Piave, sull'arteria ferroviaria del Brennero e la stazione d Bolzano.

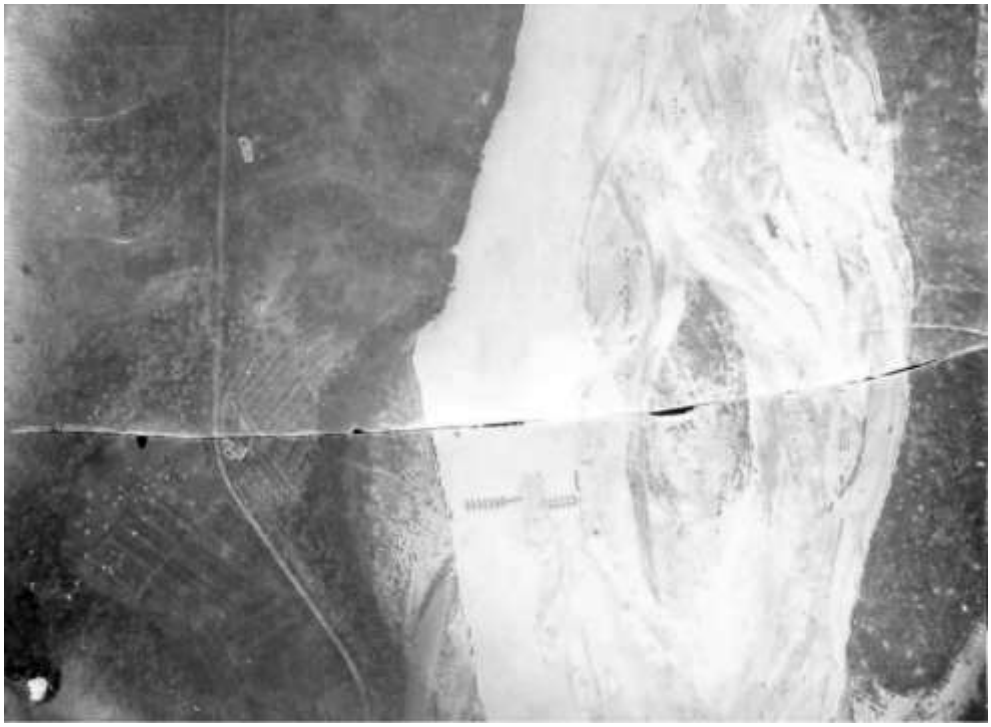


Fig. 33. Ponte di barche a sud di Nervesa. (Foto AUSAM)

(49) *Ibidem*.

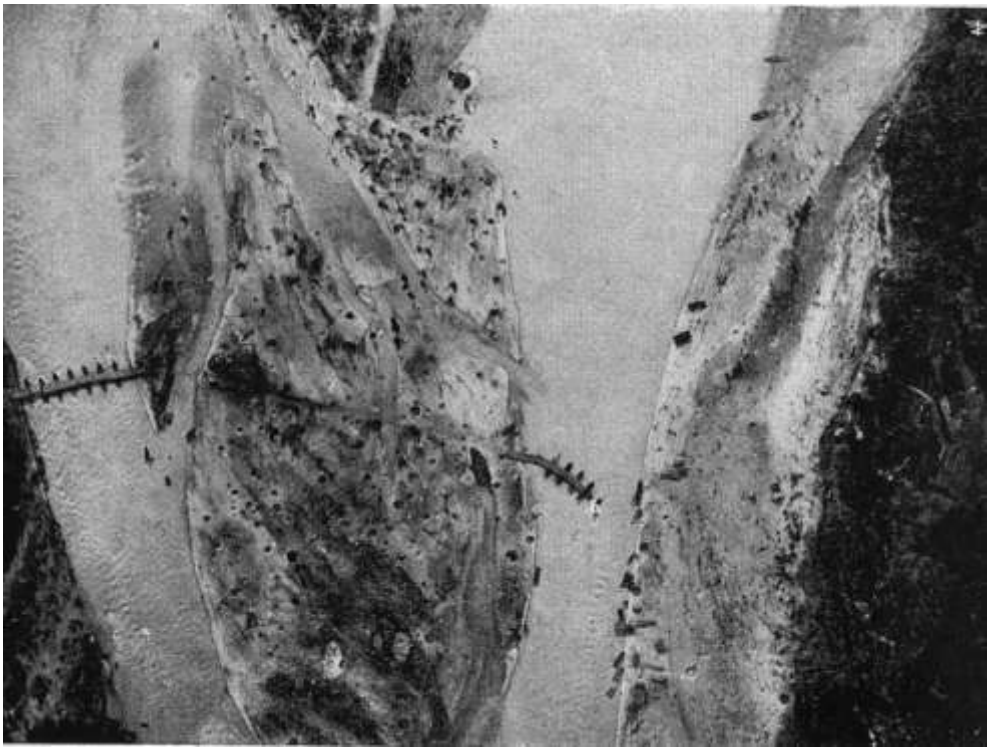


Fig. 34. Il ponte austriaco interrotto di Villa Jacur. (Foto da A. Tosti, *Sui campi* …, cit.)

Agli attacchi partecipò anche la 1ª Squadriglia Navale Siluranti Aeree *San Marco*,[(50)] dal mese di marzo al comando del maggiore osservatore Gabriele D'Annunzio, che nei giorni 15, 18, 19, 20 e 24 eseguì vari bombardamenti sulle posizioni nemiche presso San Donà, Ponte di Piave, Montello, Falzè, Susegana, e Conegliano.[(51)] Il nemico intanto si era ormai decisamente ritirato dal fronte, non accennando nessuna ripresa delle operazioni.

La relazione circa la ricognizione a cura dei tenenti Locatelli e Ferrarin della 87ª Squadriglia SVA Serenissima chiarisce bene la situazione della mattina del 23 giugno.

(50) Con base a San Nicolò di Lido (VE).

(51) AUSAM, *Squadriglie*, 1ª Squadriglia Navale AS *San Marco*, b. 113, f. 742, 744.

Zona: Piave Tesino, Susegana, Conegliano.
Condizioni atmosferiche pessime, di visibilità discreta.
Quota: dai 600 ai 900 m.

Si eseguiva la ricognizione nelle retrovie del Montello.
Sul Piave in questa zona esiste solo il piccolo tratto di ponte di fronte a Falzè ed il segmento presso foce di Soligo. I ponti di Villa Jacur e Casa Marcadelli sono completamente rotti. Di quello di Villa Jacur non esiste che un breve segmento sulla riva sinistra, di quello di Casa Mercadelli un breve tratto di tre barconi dall'isolotto verso la riva sinistra ed è ripiegato. Numerosissimi barconi sono disseminati nel Piave tra queste due località.

Sul Montello nel gomito di fronte a Falzè furono notati pochi gruppi fermi di truppe nemiche, nei pressi di S. Croce una colonna di truppe marciava rapidamente portandosi a ovest sud ovest lungo la strada.
Nella piana di Casa Campagnola sono stati asportati tutti i carri che esistevano i giorni scorsi. Lungo la ripa sopra questo piano fu intravista molta truppa ferma. A nord di Fontana Boera sempre dietro la ripa esistono grandi caverne e muri di sassi, fermi fuori dalle caverne si sono scorte distintamente delle truppe. Pure nella località Villa Jacur sono stati asportati tutti i carri che esistevano i giorni precedenti. A sud di questa località vi è un ingente deposito di tavoloni e legname sparso con molto disordine. La nostra artiglieria stava eseguendo tiri in questa zona.
Furono osservate le retrovie fino a Sernaglia, Piave di Soligo, Ponte Priula, Conegliano e Susegana, inoltre sui colli tra Piave di Soligo e Susegana il movimento di carreggio è scarso, vi furono notati due carri ambulanza presso Barbisano che correvano verso sud e pochi carri di legname fermi presso Chiesuola. Sulla strada Conegliano – Susegana 4 grossi carri coperti da teloni, tirati da due cavalli ciascuno correvano verso il Piave. A Piave di Soligo una fila di una decina di grossi carri era ferma sula strada a sud del paese. Carri isolati furono notati in movimento da Susegana a Barbisano e da Barco verso Susegana. Una colonna di truppa di oltre mezzo chilometro era ferma sulla strada Susegana – Mercatelli a sud di C. Massetto ed una ventina di piccoli carri (forse salmerie) era ferma tra Susegana e C. Massetto. Gruppetti di uomini isolati erano sparsi sulle strade secondarie e per i campi; era difficile stabilirne la direzione di marcia perché si fermavano al nostro passaggio. Potemmo spingerci fino a Conegliano ad un quota di circa 600 m., ma nubi più basse ci impedivano di eseguire fotografie, si eseguiva una rapida puntata fino ad un km. a sud est del paese e si notavano numerosi camion e carri fermi nelle vie, allineati contro le case e sotto tettoie, specialmente sotto una lunga tettoia a sud est del paese ove la ferrovia diverge dalla rotabile principale. Nella stazione c'era un forte cumulo di

paletti che si credono pali per reticolati, inoltre cassette grigie e grosse casse bianche. Nelle stazioni vi era minor numero di vagoni rispetto a ieri. Sul Piazzale di smistamento si scorse fugacemente del materiale dell'aspetto di rottami e chiazze nerastre sul terreno.
Riassumendo: Nella zona Falzè – Susegana i pochi movimenti sembrano piuttosto diretti verso il Piave. Sulla riva destra c'è sgombero di carri e materiali, ma ancora discreto numero di truppe. La nostra artiglieria è attiva mentre l'artiglieria nemica lo è meno e si limita a un tiro a shrapnel dietro Nervesa. Inoltre l'impressione generale è che i movimenti nostri verso le linee in questa zona siano più forti di quelli nemici. Il fuoco antiaereo [è] *scarsissimo, e questo potrebbe essere sintomo di disorganizzazione. Furono eseguite 24 fotografie.*(52)

La seconda battaglia del Piave si era conclusa col fallimento dell'ultima grande offensiva austroungarica. Il bollettino di guerra del Comando Supremo n. 127 del 24 giugno dichiarava:

La giornata di ieri ha coronato la nostra vittoria. Addossato al Piave in spazio sempre più ristretto dalla ferrea pressione delle nostre truppe, fulminata senza tregua dalle nostre artiglierie e dai nostri aeroplani, l'avversario dopo essersi disperatamente mantenuto per otto giorni a costo di inauditi sacrifici sulla destra del fiume, ha iniziato la notte del 23 il ripiegamento sulla sinistra.

Tuttavia le sortite dell'Aviazione continuarono con l'attacco sulla stazione di Pramaggiore,(53) proseguendo nei mesi successivi in preparazione dell'offensiva finale italiana, che avrebbe portato le forze austroungariche alla sconfitta definitiva.

Il notiziario giornaliero n 131 dell'Ufficio Operazioni del Comando Supremo, in data 25 giugno indicava che tra il 15 e il 25 giugno risultavano:
- abbattuti dalla caccia 107 aerei e 7 drachen(54) nemici;
- sganciati da 205 unità 67 053 kg di bombe sugli obiettivi;
- eseguite dalla ricognizione circa 3000 fotografie;
- rilevate 3882 postazioni di artiglieria.

Le perdite italiane consistevano in:
- 7 aerei e 3 palloni;
- 3 piloti e un osservatore morti;
- 6 piloti e un osservatore dal pallone feriti;

(52) AUSAM, *Squadriglie*, 87ª Squadriglia, b. 113, f. 746.
(53) B. Di Martino, *op. cit.*, p. 539-560.
(54) Palloni frenati.

- 7 piloti osservatori e un mitragliere dispersi.

A riprova dell'efficacia degli attacchi al suolo contro truppe e obiettivi nemici, lo stesso bollettino dichiarava:

> *I prigionieri confermano unicamente che causa del ripiegamento sono state le enormi perdite e la impossibilità di rifornirsi sia di viveri che di munizioni e ciò a causa della nostra Aviazione, che incessantemente bombardava e mitragliava la zona dei ponti, e della nostra artiglieria che col suo violento fuoco paralizzava ogni movimento tra le due rive del Piave*.(55)

Il successo delle ultime azioni italiane a partire dalla battaglia di arresto fu dovuto alla migliore e più attenta organizzazione e addestramento rispetto agli anni precedenti. L'Italia infatti era entrata in guerra sostanzialmente impreparata, specialmente se confrontata all'Austria-Ungheria.(56)

In tale quadro, fondamentale per la positiva conclusione degli eventi fu il ruolo dell'Aviazione, contraddistinta da una costante superiorità rispetto a quella austroungarica, la quale, salvo alcune eccezioni e per varie motivazioni, non fu sostanzialmente in grado di opporsi e intervenire in maniera adeguata.

L'Italia usciva del conflitto con 2000 aviatori, oltre 1500 aeroplani, circa 12 dirigibili e vari aeroporti, mentre l'industria aeronautica in tre anni aveva prodotto 12 000 aeroplani e 24 000 motori.(57)

La seppur tragica esperienza della guerra fu basilare per lo sviluppo dell'Aviazione e quindi per la nascita della futura Aeronautica Militare.

(55) C. Prepositi, *op. cit.*, p. 523.

(56) L. Cadorna, *La guerra alla fronte italiana, fino all'arresto sulla linea del Piave (24 maggio 1915-9 novembre 1917)*, vol. I, Milano, Fratelli Treves, 1921, p. 1-29.

(57) G. Repossi, *op. cit.*, p. 22 sg.

Fig. 35. Alcuni velivoli in uso all'Aviazione italiana. 1) Pomilio P.E.; 2) S.P.A.D. S. VII; 3) S.A.M.L. S. 2; 4) Nieuport 17 del cap. Baracca; 5) Macchi M5; 6) Caproni Ca. 3. (Stampe dei *Velivoli Storici Italiani-Guerra 1915-18*, Aeronautica Militare-Ufficio Storico)

Bibliografia

AA.VV. *Francesco Baracca, tra storia mito e tecnologia,* Aeronautica Militare, Roma, Ufficio Storico, 2008

Aeronautica Militare-Ufficio Storico *Velivoli Storici Italiani. Guerra 1915-1918.*

G. Apostolo, *Le grandi battaglie aeree del XX secolo 1911-1945*, Milano, Mondadori, 1997

A.M. Arpino, "La Grande Guerra", *Esercito Italiano, storia di uomini e armi*, Editalia, 1988

L. Cadorna, *La guerra alla fronte italiana, fino all'arresto sulla linea del Piave (24 maggio 1915-9 novembre 1917)*, vol. I, Milano, Fratelli Treves, 1921

G. Candeloro, *Storia dell'Italia moderna*, L. Cadorna, *La guerra alla fronte italiana, fino all'arresto sulla linea del Piave (24 maggio 1915-9 novembre 1917)*, vol. Ottavo, Feltrinelli, 1978

G. Colliva, *Uomini e navi nella storia della Marina Militare Italiana*, Bramante, 1972

A. Curami, G. Rochat, *Giulio Dohuet, Scritti 1901-1915*, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, Roma, 1993

B. Di Martino, *L'Aviazione Italiana e il bombardamento aereo nella grande guerra*, Ufficio Storico Aeronautica Militare, Roma, 2013

S. Ficini, *Luigi Falchi pioniere del bombardamento aereo*, Logisma, 2006

A. Fraschetti, *La prima organizzazione dell'Aeronautica militare italiana; dal 1884 al 1925*, Stato Maggiore Aeronautica, Ufficio Storico, Roma, 1986

I. Hogg, *Storia delle fortificazioni*, Istituto Geografico De Agostini, 1982

P. Kuebler, H. Reider, *Guerra fra le tre cime*, Athesia, Bolzano, 2002

I Carabinieri nell'identità italiana. Da Roma capitale alla Grande Guerra, Gruppo Medaglie D'Oro al Valor Militare d'Italia, Roma, 2008

La Domenica del Corriere, Milano, anno XX n. 5, 3-10 febbraio 1918

Epoca Universo, "La guerra del Piave"*,* Milano, Mondadori, 1965

La Marina Militare Italiana, Stato Maggiore della Marina, Ufficio Documentazione e Attività Promozionali, 1983

L'Esercito Italiano nella 1ª guerra mondiale. Immagini. USMME Roma, 1978

L. Luciani, *La Riscossa dopo Caporetto. La battaglia d'arresto sul Piave, sul Monte Grappa e sull'altopiano dei Sette Comuni, 9 novembre-31 dicembre 1917*, Collana Sism N. 2 - 2013, Roma

T. Marcon, *Ali di Marina, gli osservatori della Regia Marina durante la Seconda Guerra Mondiale*, Biblioteca del mare, Milano, Mursia, 1978

A. Massignani. *La Grande guerra: un bilancio complessivo*, in P. Ferrari *L'Aeronautica italiana. Una storia del Novecento,* Franco Angeli Ed., 2005

P. Melograni, *Storia Politica della Grande Guerra 1915-18*, vol. II, Laterza, 1977

D. Nicole, *The Italian Army of World War I,* Osprey Publishing 2003

T. N. Page, *Italy and the world war,* Charles Scribner's sons, New York, 1920

P. Pallavicini, *La guerra italo austriaca 1915-1919*, New York, Società Libraria Italiana, 1919

C. Prepositi, *L'Aeronautica Italiana nella battaglia del Piave*, *Esercito e Nazione*, rivista per l'ufficiale italiano in servizio attivo ed in congedo, Roma**,** 1930

F. Puddu, "Divise e armi leggere 1900-1918", *Gli eserciti del ventesimo secolo*, 5, Curcio Periodici

G. Repossi, *Ala tricolore. Storia illustrata dell'Aeronautica Italiana,* Giunti-Nardini, 1973

Rivista Militare, *Il soldato Italiano dal 1909 al 1945*, European Military Press Agency, 1988

E. Scala, *Storia delle Fanterie Italiane Vol. 1, Le Fanterie di Roma*, Stato Maggiore dell'Esercito, Ispettorato dell'Arma di Fanteria, Roma, 1950

B. Sclerandi, *Aviazione 1900-1918*, parte prima e seconda, Gli eserciti del Ventesimo secolo 1 e 6, Curcio Periodici

Touring Club Italiano, *Sui campi di battaglia. Il Monte Grappa*, Milano, 1928

Touring Club Italiano, *Sui campi di battaglia. Il Piave e il Montello*, Milano, 1929

Touring Club Italiano, *Sui campi di battaglia. La nostra guerra*, Milano, 1928

Touring Club Italiano, *Sui campi di battaglia. La nostra guerra*, Milano, 1931

Touring Club Italiano, *Sui campi di battaglia. La nostra guerra*, Milano, 1939

P. Varriale, *Gli assi italiani della grande guerra*. Biblioteca di arte militare, Libreria Editrice Goriziana, 2011

Archivi

Roma. *Archivio Ufficio Storico Aeronautica Militare.* Fondo prima guerra mondiale (Comandi, Gruppi, Squadriglie)

Musei

Paris- Le Bourget. Musée de l'Air et de l'Espace

Roma. Sacrario delle Bandiere del Vittoriano

Mostre

Roma. Complesso del Vittoriano. *La prima guerra mondiale 1914-1918. Materiali e fonti-Teatri di guerra*

IL TRASFERIMENTO DEI DRAGAMINE CLASSE "ALBERI" DAGLI USA ALL'ITALIA NEL 1953 E IL LORO IMPIEGO NELLA MARINA MILITARE

VINCENZO GRIENTI

La consegna dei dragamine classe "Alberi" dagli Stati Uniti all'Italia

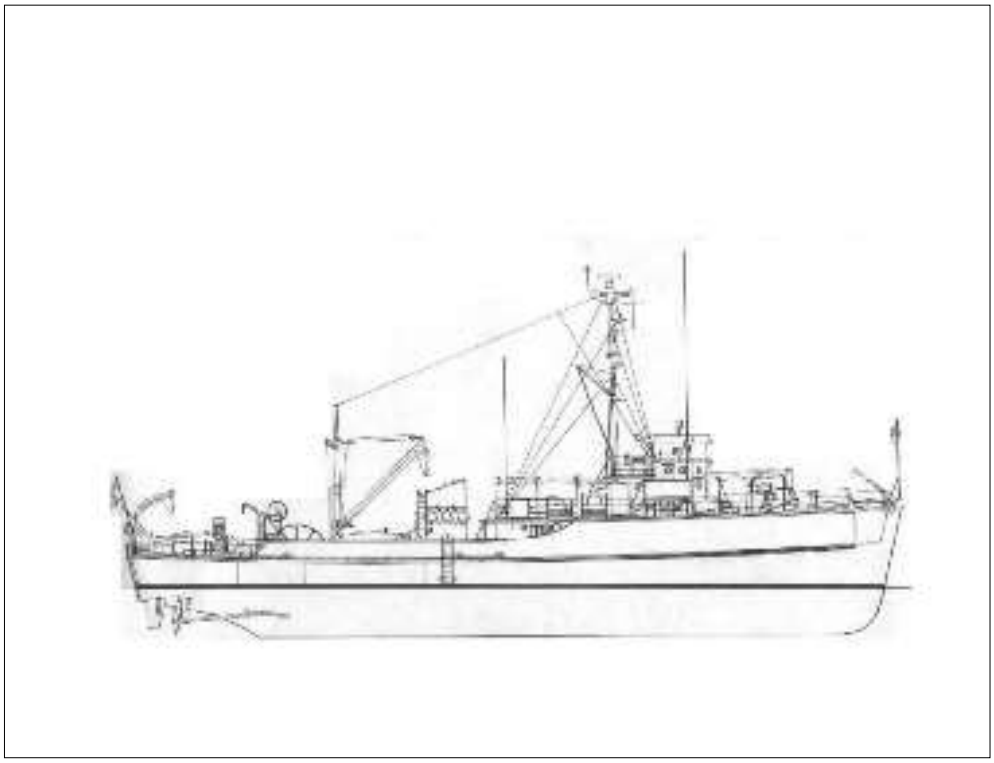
Il 6 agosto del 1953 a New Orleans, in Louisiana, con una solenne cerimonia l'M.H.C. *Abete* e l'M.H.C. *Castagno* venivano consegnati alla Marina Militare. Erano le prime due navi di 17 unità della classe "Abete", costruite rispettivamente nei cantieri statunitensi di Burger Boat Co. di Manitowoc,(1) nel Wisconsin, e nel cantiere Grebe di Chicago, nell'Illinois.(2)

I dragamine amagnetici costieri furono costruiti per il dragaggio di mine navali e varati fra il 1952 e il 1957 sulla base del progetto statunitense dei dragamine classe "Adjutant" nell'ambito del *Mutual Defense Assistance Program* (M.D.A.P.) destinato agli alleati degli Stati Uniti, fra cui la Marina Militare.(3) Le unità realizzate negli Stati Uniti su specifiche N.A.T.O. furono trasferite via mare nel continente europeo.

(1) F. Bargoni, *Tutte le navi militari d'Italia 1861-2011*, Roma, Ufficio Storico della Marina Militare, 2012, p. 11.

(2) Cfr. Registro Matricolare MHC classe "500" Nave *Castagno* e MHC classe "500" Nave *Abete*, Archivio Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM).

(3) La classe "Alberi" era composta da 36 unità: dai tipi "Agave", di 19 unità e, appunto, "Abete" di 17 unità.



Disegno di Nave *Abete*, capo classe delle 17 unità ex AMS. cedute dalla U.S. Navy alla Marina Militare.

La partenza dei dragamine avvenne in linea di massima da Norfolk, in Virginia. Le unità costruite sulla costa atlantica partirono circa quattro mesi dopo la data di consegna all'Italia, mentre quelle costruite sulla costa del Pacifico partirono circa cinque mesi dopo il passaggio dalla U.S. Navy alla Marina italiana.(4) I dragamine classe "Adjutant" furono classificati A.M.S. (Auxiliary Minesweeper Series), cioè dragamine ausiliari, per poi essere riclassificati M.S.C. (Coastal Minesweeper Class), cioè dragamine costieri.

(4) Cfr. *Partenza dagli Stati Uniti dei Dragamine AMS/60 ceduti all'Italia*, Documento dello SMM dell'11 dicembre 1953 in risposta a richiesta di Marisegrege del 7 novembre 1953, p. 1 (AUSMM).

Nave *Dottorel*, AMS-72 poi riclassificata MSC-72 e consegnata all'Italia dalla U.S. Navy come Nave *Abete* 5501. (Fonte navsource.org)

La capoclasse Nave *Abete* (M 5501) e Nave *Castagno* (M 5504) − così come si evince dai registri matricolari− furono varate rispettivamente il 17 aprile 1952 e il 7 agosto del 19522.[(5)] Le consegne rappresentarono un momento rilevante non solo sotto il profilo dei rapporti tra le due forze armate di mare, ma anche dal punto di vista delle relazioni diplomatiche fra Italia e Usa, secondo quanto conferma una ricerca curata da Patrizia Catani e Roberto Zuccolini per conto del Ministero degli Affari Esteri nel 1990, in cui si fa riferimento proprio alla cerimonia del passaggio dalla Marina statunitense a quella italiana.[(6)]

(5) Cfr. AUSMM, Registro matricolare MHC classe "500" Nave *Castagno* e MHC classe "500" Nave *Abete*.

(6) *I Fondi Archivistici dei Consolati in Chicago, Cleveland, Denver, New Orleans e S. Francisco conservati presso l'Archivio Storico Diplomatico*, a cura di P. Catani, R. Zuccolini, Roma 1990, p. 313.

2 giugno 1954. Trasferimento del dragamine amagnetico costiero *Pino*, ex statunitense AMS 134 (M 5514), al comando del ten. vasc. Giorgio Cordero di Montezemolo. Il console italiano, barone Ferdinando Quaranta di San Severino, firma i documenti di trasferimento; alla cerimonia presenziano *(da sinistra)*, il cap. freg. William Rogers, com.te in 2ª della base navale, il ten. vasc. Renato Schettino, ufficiale navale italiano di collegamento, e il cap. vasc. J.J Greytak, comandante la base navale statunitense di Seattle. (Fototeca USMM)

La consegna delle prime 17 unità della classe "Alberi" (ne furono poi riprodotte in ulteriori 19 esemplari nei cantieri di Monfalcone,[7]) avvenne alla presenza delle autorità della Marina degli Stati Uniti d'America e a un

(7) La cessione di naviglio originariamente appartenente all'U.S. Navy fu accompagnata dalle cosiddette "off-shore procurements", cioè da commesse per la costruzione presso cantieri nazionali di unità finanziate con fondi statunitensi: un'iniziativa che, oltre a permettere il potenziamento della MM, favorì lo sviluppo di alcuni cantieri italiani (http://www.marina.difesa.it/storiacultura/storia/storianavale/Pagine/anni50.aspx).

rappresentante del governo italiano. Da quest'ultimo si procedeva al passaggio di consegna al comandante del dragamine, incaricato di procedere al trasferimento in Patria dell'unità assegnatagli. Nel caso di nave *Castagno* il console d'Italia, dott. Enrico Ailland, ricevette dalle autorità U.S.A. la nave, che diede a sua volta in consegna al capitano di corvetta Alessandro Ragusa.(8)

Le unità di questa classe avevano lo scafo monocarena in legno(9) e materiali amagnetici,(10) mentre l'armamento antiaereo era costituito da due mitragliere da 20/70 mm in un impianto binato, generalmente Browning. L'apparato motore era composto di due motori diesel della General Motors dalla potenza di 900 hp. I motori, accoppiati agli assi portaelica mediante giunto a riduzione, consentivano ai dragamine di raggiungere una velocità di 14 nodi.(11)

L'approntamento e la navigazione nell'Oceano Atlantico

La prima e impegnativa missione delle unità classe "Abete" fu proprio l'attraversamento dell'Oceano Atlantico fino al Mar Mediterraneo. Una navigazione non facile per tutta una serie di variabili non solo strutturali ma anche indipendenti da uomini e mezzi come le condizioni climatiche durante la navigazione.

Le due unità che salparono dalla costa statunitense avevano uno scafo in legno della lunghezza di 43,87 m per 8,07 di lunghezza e 2,59 m di pescaggio e un dislocamento di 375 t.

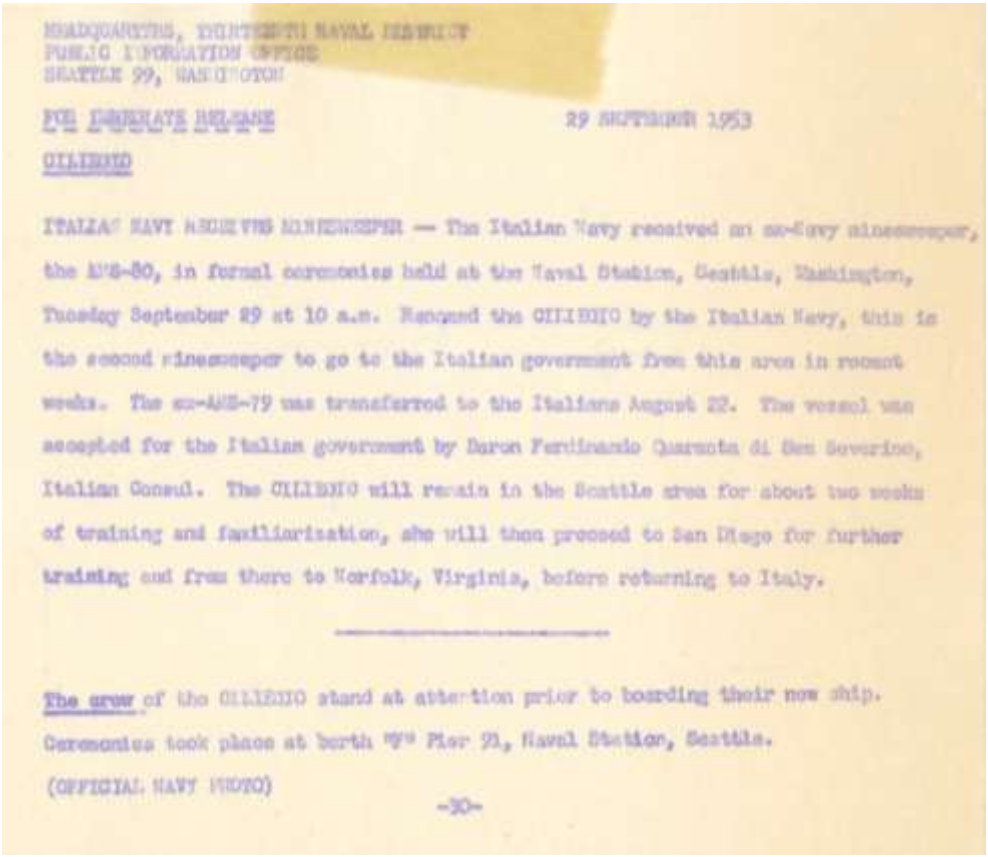
---

(8) AUSMM, *Registro Matricolare* MHC classe "500" Nave *Castagno*, impostata il 16 maggio del 1951, varata il 7 agosto del 1952, l'allestimento iniziò il giorno successivo per poi essere consegnata il 6 agosto del 1953, giorno in cui fu armata a New Orleans, in Louisiana.

(9) Nel 1947, in riferimento ai dragamine con scafo in legno, c'era stato un precedente: furono acquistati dagli Stati Uniti 17 YMS, all'epoca unità di nuova generazione varati nel 1942-1943, che costituirono la classe "400" o classe "Fiori". Erano dotati di doppio cavo di dragaggio, di apparecchiatura magnetica e acustica. Con il loro inserimento nel Quadro del naviglio militare italiano le capacità operative della Marina italiana ebbero un salto di qualità.

(10) Furono trasferite alla Marina Militare con la seguente classificazione: M 5501 *Abete*, M 5502 *Acacia*, M 5503 *Betulla*, M 5504 *Castagno*, M 5505 *Cedro*, M 5506 *Ciliegio*, M 5507 *Faggio*, M 5508 *Frassino*, M 5509 *Gelso*, M 5510 *Larice*, M 5511 *Noce*, M 5512 *Olmo*, M 5513 *Ontano*, M 5514 *Pino*, M 5515 *Pioppo*, M 5516 *Platano*, M 5517 *Quercia*.

(11) *La flotta italiana*, Vito Bianco Editore, p. 94 sg., 1962.



HEADQUARTERS, THIRTEENTH NAVAL DISTRICT
PUBLIC INFORMATION OFFICE
SEATTLE 99, WASHINGTON

FOR IMMEDIATE RELEASE 29 SEPTEMBER 1953

CILIEGIO

ITALIAN NAVY ACQUIRES MINESWEEPER — The Italian Navy received an ex-Navy minesweeper, the AMS-80, in formal ceremonies held at the Naval Station, Seattle, Washington, Tuesday September 29 at 10 a.m. Renamed the CILIEGIO by the Italian Navy, this is the second minesweeper to go to the Italian government from this area in recent weeks. The ex-AMS-79 was transferred to the Italians August 22. The vessel was accepted for the Italian government by Baron Ferdinando Quaroata di San Severino, Italian Consul. The CILIEGIO will remain in the Seattle area for about two weeks of training and familiarization, she will then proceed to San Diego for further training and from there to Norfolk, Virginia, before returning to Italy.

The crew of the CILIEGIO stand at attention prior to boarding their new ship. Ceremonies took place at berth "F" Pier 91, Naval Station, Seattle.

(OFFICIAL NAVY PHOTO)

-30-

29 settembre 1953. Quartier generale, Tredicesimo Distretto Navale, Ufficio Informazione Pubblica, Seattle 99. Documento "per immediata pubblicazione" che accompagna la foto dell'equipaggio del *Ciliegio* che rende gli onori prima d'imbarcare sulla nuova nave. (Fototeca USMM)

La traversata inoltre esigeva una serie di attività di approntamento ordinario come per esempio i controlli pre-partenza a cura del nostromo e del direttore di macchine, il rifornimento di gasolio, il riempimento della cambusa posta a centro nave accanto alla cucina e diverse tipologie di medicinali in dotazione al capo infermiere.

Una misura straordinaria fu la presa a bordo di un cospicuo numero di cunei di legno qualora si fosse presentata l'eventualità di falle. La storia della navigazione atlantica infatti insegnava che durante il trasferimento era possibile imbattersi in forti tempeste se non addirittura uragani da maggio a dicembre.

29 settembre 1953. Stazione navale di Seattle, ormeggio F, molo 91: cerimonia di consegna del dragamine *Ciliegio*. Sull'asta di prora è visibile il jack della Marina statunitense. (Fototeca USMM)

Nell'Ottocento si verificarono casi di affondamento di navi a vapore con scafo in legno, quindi più fragile nell'impatto con le onde durante le tempeste. Inoltre, proprio dall'anno in cui le 17 unità classe "Alberi" effettuarono il trasferimento, il Centro Nazionale per gli Uragani statunitense aveva iniziato a classificare le tempeste oceaniche provocate da venti che superavano i 119 km/h).

Il trasferimento, dunque, oltre che essere un banco di prova utile all'affiatamento dell'equipaggio composto da 38 uomini, comandante e ufficiali compresi, diventò anche l'opportunità per testare sin dalla consegna le reali capacità tecniche e operative di questa tipologia di navi in situazioni logistiche e meteorologiche difficili. In futuro molte di queste unità non si sarebbero mai più trovate a intraprendere lunghe navigazioni oceaniche, considerato l'impiego costiero dei dragamine. Per tale ragione l'approntamento di ciascuna unità fu curato nei massimi particolari.

L'equipaggio del *Ciliegio* sale a bordo della nuova unità della Marina Militare. A prora sventola ora il jack delle quattro repubbliche marinare. (Fototeca USMM)

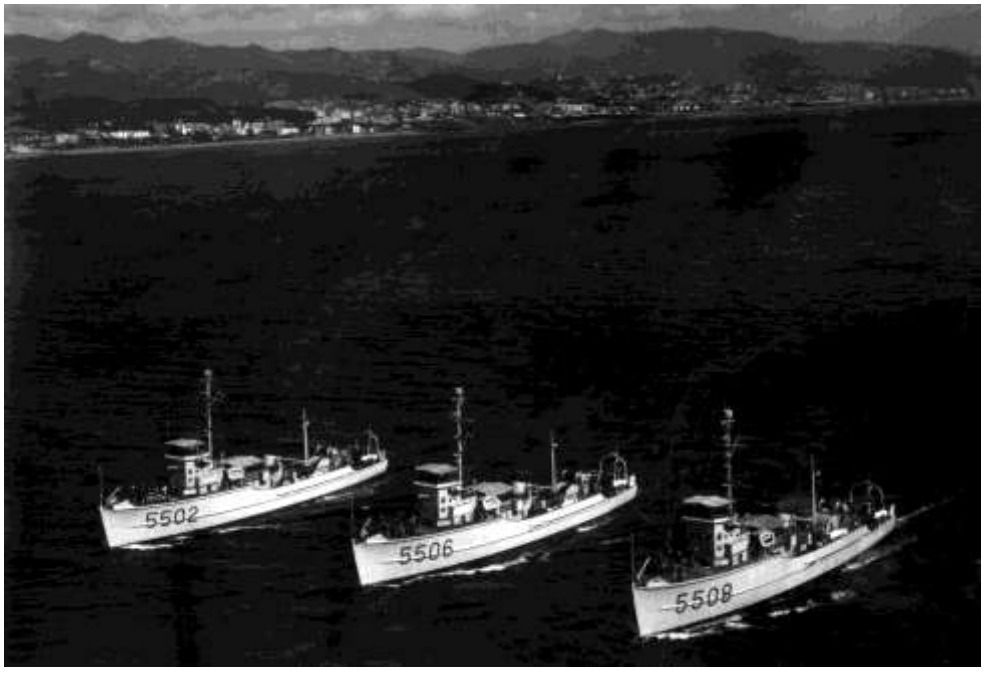
Una volta uscite dal porto americano e fuori delle acque territoriali USA la rotta da seguire verso l'Italia presupponeva diversi giorni di navigazione senza possibilità di approdo. Da Norfolk (36° 54' N, 76° 12' W) e New Orleans (29° 57' N, 90° 04' W) la direzione di nave *Abete* e nave *Castagno*, così come successivamente per le altre quindici unità della stessa classe, puntò dapprima verso l'Isola di Bermuda, nell'arcipelago situato in pieno Oceano Atlantico settentrionale (32° 17' N, 64° 33' W) dove aveva sede un comando della U.S. Navy.(12) L'arrivo nell'arcipelago presentava diverse incognite per i dragamine. Infatti le previsioni sui venti provenienti dall'Oceano solitamente li consideravano temperati dalla corrente del Golfo, ma se l'umidità raggiungeva percentuali elevate i venti da meridione potevano provocare forti temporali. Alle Bermuda avveniva un primo rifornimento di gasolio e un altro approvvigionamento di viveri, poi si riprendeva la navigazione fino a Ponta Delgada (37° 44' N 25° 13' W) nelle Isole Azzorre, un altro arcipelago

(12) Data la posizione strategica delle Bermuda, durante la seconda guerra mondiale, e precisamente nel 1941, gli Stati Uniti ottennero il permesso di installare sull'arcipelago basi militari, l'ultima delle quali fu smantellata nel 1995.

caratterizzato da forte vento per quasi tutto l'anno e da onde del mare – in particolare nella parte occidentale – molto elevate che misero a dura prova la resistenza degli equipaggi. Una volta lasciate le Azzorre i dragamine puntarono la prua verso lo Stretto di Gibilterra, l'ultimo tratto atlantico prima di fare ingresso nel Mar Mediterraneo.

Oltre alla probabilità di incrociare lungo la rotta balene e delfini, le condizioni del tempo ancora una volta furono il coefficiente di variabilità nella riuscita della missione. L'approssimarsi al continente europeo poteva intensificare le perturbazioni che attraversavano l'Atlantico e creare situazioni difficili. Per tali ragioni, benché i dragamine non fossero navi a vela, non mancarono comandanti che optarono per aspettare la finestra meteo giusta. Gibilterra e le sue mitologiche "Colonne d'Ercole" rappresentano da sempre per chi giunge via mare nello Stretto un tratto complesso per via del così detto "Effetto Venturi",[(13)] per cui si crea una accelerazione dei venti.

I dragamine *Acacia* (M 5502), *Ciliegio* (M 5506) e *Frassino* (M 5508). (Fototeca USMM)

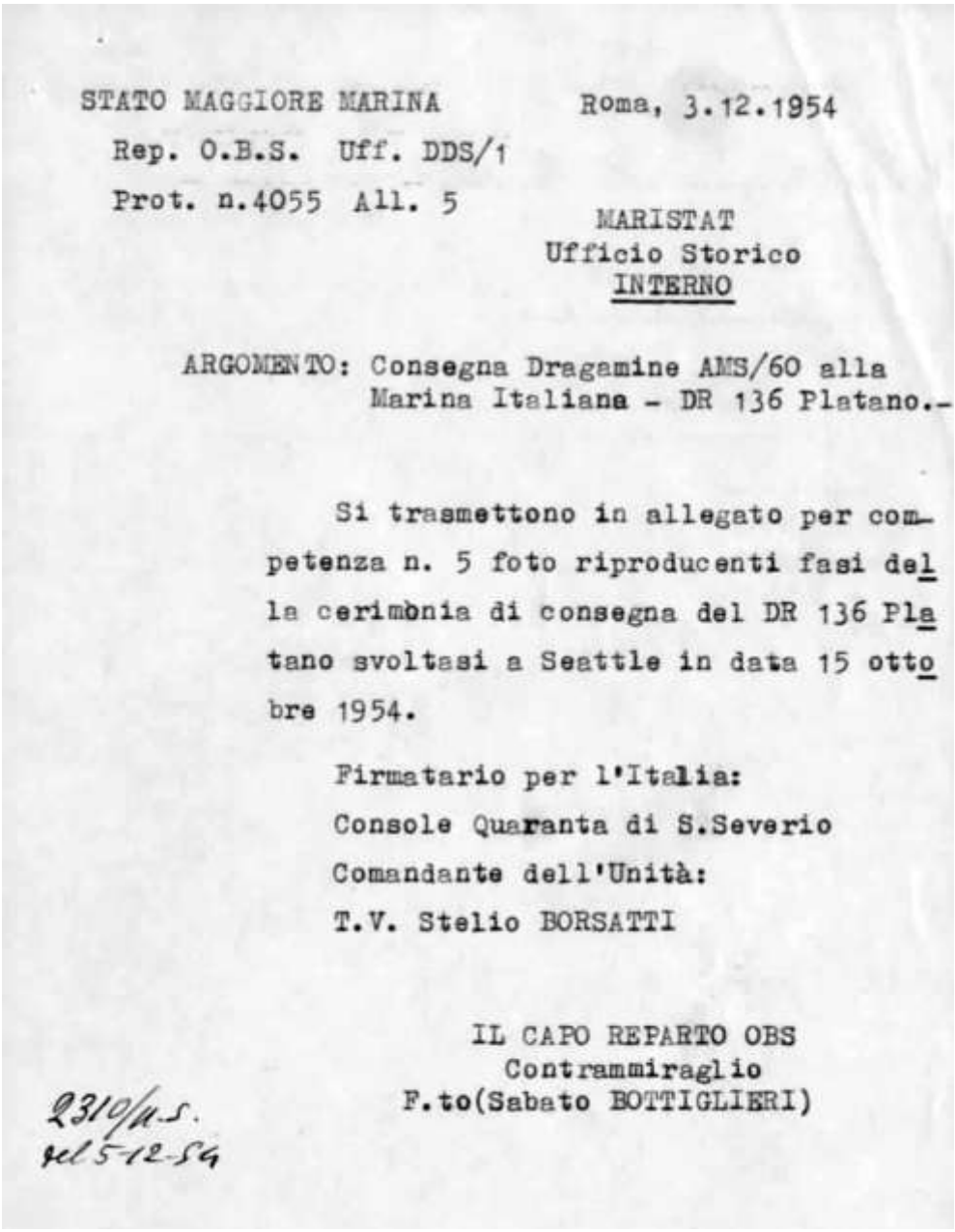


(13) È il fenomeno fisico, scoperto e studiato dal fisico Giovanni Battista Venturi, per cui la pressione di una corrente fluida aumenta con il diminuire della velocità.

Seattle 15 ottobre 1954. Cerimonia di consegna alla Marina italiana del dragamine *Platano*. (Fototeca USMM)

Tale fenomeno può, per esempio, essere generato da una bassa pressione sul Marocco, che può portare venti da est molto intensi, i quali rendono praticamente impossibile l'ingresso nel Mar Mediterraneo. Per i dragamine costieri, giunti quasi alla fine del loro viaggio, un'ulteriore insidia poteva rappresentare il *Levanter*, un vento molto umido e temperato che spira frequentemente sul Mediterraneo occidentale, sul Mar di Alboran e lungo lo Stretto di Gibilterra, condizionando lo scenario meteorologico fra le coste iberiche e quelle del nord-Africa.

La pericolosità era dovuta al fatto che questa situazione meteo-marina poteva verificarsi in qualsiasi momento dell'anno.



STATO MAGGIORE MARINA — Roma, 3.12.1954

Rep. O.B.S. Uff. DDS/1

Prot. n.4055 All. 5

MARISTAT
Ufficio Storico
INTERNO

ARGOMENTO: Consegna Dragamine AMS/60 alla Marina Italiana - DR 136 Platano.-

Si trasmettono in allegato per competenza n. 5 foto riproducenti fasi della cerimonia di consegna del DR 136 Platano svoltasi a Seattle in data 15 ottobre 1954.

Firmatario per l'Italia:
Console Quaranta di S.Severio
Comandante dell'Unità:
T.V. Stelio BORSATTI

IL CAPO REPARTO OBS
Contrammiraglio
F.to(Sabato BOTTIGLIERI)

2310/U.S.
del 5-12-54

Lettera che accompagnava cinque foto che riproducevano fasi della cerimonia di consegna del dragamine *Platano*. (Fototeca USMM)

Venezia, 11 febbraio 1967. Il dragamine amagnetico costiero *Abete* (M 5501, ex statunitense AMS 72). (Fototeca USMM)

Dunque, nonostante tutte le precauzioni dei comandanti e degli equipaggi nella scelta del mese di novembre per la traversata, nessuno poteva esimersi dall'andare incontro a questo vento che, a seguito delle differenze di pressione tra il vicino Atlantico, l'area del Golfo di Cadice e il Mediterraneo occidentale, poteva attivarsi rapidamente e costringere l'equipaggio ad avvicinarsi alla costa di Cadice evitando le raffiche spiranti alla velocità di oltre 70-80 km/h. Una volta entrati in Mar Mediterraneo i dragamine italiani manovravano in direzione La Spezia e poi Taranto.

In un secondo momento le unità, una volta inquadrate nelle relative Squadriglie Dragamine, presero posto nei rispettivi Gruppi di stanza alla Spezia, Messina e Ancona.

La prua dei cacciamine trasformati classe "Alberi". (Archivio dell'Autore)

La navigazione atlantica mise a dura prova gli equipaggi non solo sotto il profilo logistico ma anche per via di imprevisti del tutto fisiologici per un equipaggio chiamato a una permanenza in mare per molti giorni di navigazione continua senza riferimenti costieri e possibilità di approdo. Un imprevisto che fu risolto con grande tempestività e spirito di abnegazione da parte dell'equipaggio della Marina Militare in collaborazione con la U.S. Navy fu quello che un sottocapo segnalatore, proprio a bordo del dragamine *Castagno* in trasferimento da New Orleans a Taranto, descrive nel periodico dell'Associazione nazionale *Marinai d'Italia*:[(14)]

(14) *Operazioni di bonifica nel Dopoguerra*, Testimonianze, in *Marinai d'Italia*, n. aprile/maggio 2010, p. 34 sg.

Messina, il comando della 53ª Squadriglia Dragamine. (Archivio dell'Autore)

> "Eravamo in mare da vari giorni sempre con mare forza 6-7 quando si verificò l'incidente che nessuno aveva previsto. Uno specialista di macchina accusò un forte dolore al fianco destro; la nostra assistenza medica era limitata ad un infermiere che provvide a somministrargli un antidolorifico e a tenerlo sotto controllo … Il direttore di macchina informò il Comandante. Non avendo un medico a bordo e visto che la situazione tendeva a peggiorare il Comandante con il secondo ufficiale iniziarono a consultare il manuale radio-medico con cui cifrare i dati della situazione per poi trasmetterla via radio al centro radio medico internazionale di Roma".

Si trattava di una procedura che consentì agevolmente di illustrare con tempestività una situazione clinica a uno staff di medici distante migliaia di chilometri e averne immediatamente una risposta.

Il dragamine amagnetico costiero *Castagno* (M 5504, ex statunitense AMS 74), disl. 375 t. (Fototeca USMM)

Seguirono una serie di contatti radio con richieste da Roma di chiarimenti e suggerimenti per come individuare con sicurezza il male e la cura come affrontarlo. "Dopo l'intenso scambio di messaggi radio si giunse alla conclusione: si trattava di peritonite", spiega nella testimonianza il sottocapo. "Il primo consiglio era di non muovere assolutamente il paziente e di mettere impacchi di ghiaccio sulla parte dolorante. All'aumento della febbre [oltre 40°] ed al peggiorare della situazione, tutti gli enti e le autorità interessate tentavano l'impossibile per trovare una soluzione urgente al caso". Improvvisamente arrivò una chiamata radio prontamente raccolta dal radio telegrafista di nave *Castagno*, che per due giorni era impegnato nel continuo ascolto radio. Dall'altra parte dell'interfono c'era un r.t. di una portaerei statunitense che avendo intercettato tutti i messaggi con il centro radio-medico di Roma chiedeva se era gradito un intervento al fine di prendere a bordo il marinaio dolorante. Una volta scambiati i rispettivi punto-nave, le due unità fecero rotta una verso l'altra

alla massima velocità consentita dalle condizioni meteo per salvare la vita al marinaio del *Castagno*. Il rendez-vous avvenne dopo dieci ore circa.

"La portaerei si posizionò sopravvento per proteggerci con la sua mole dal mare in tempesta e contemporaneamente consentire – a mezzo di una teleferica – l'avventuroso trasbordo del marinaio", si legge nel racconto del sottocapo segnalatore che, sistemato su una barella, giunse a bordo della portaerei accolto da quatto medici. Un'avventura, quella di una peritonite in mezzo all'Atlantico, che è solo uno dei tanti episodi in cui molto probabilmente vennero chiamati uomini e navi della Marina Militare, che condussero a termine le "operazioni" di trasferimento di tutti e 17 i dragamine classe "Abete".

L'impiego dei dragamine classe "Alberi"

Nonostante queste piccole unità dagli scafi in legno fossero inserite nel più ampio quadro del naviglio militare italiano come minori o ausiliarie, come ha avuto modo di spiegare allo scrivente il prof. Alberto Santoni,[(15)] uno tra i più attenti storici di politica navale e militare, circa un mese prima della sua prematura scomparsa, "non bisogna sottovalutare l'importante ruolo svolto da essi nonostante la scarsità degli studi su dragamine e cacciamine italiani".[(16)]

(15) Nato a Roma il 27 novembre 1936 e morto nella notte di Natale del 2013, Alberto Santoni fu sino al 2000 titolare della cattedra di Storia Militare dell'Università di Pisa e docente incaricato di Storia Navale all'Accademia Navale di Livorno. Nominato nel 1978 tenente di vascello *ad honorem* nei ruoli di complemento della Marina Militare, per meriti storici, egli è ben conosciuto anche all'estero, non solo per le sue pubblicazioni, ma per avere partecipato a oltre 80 congressi storici nazionali e internazionali, tra cui due presso l'Accademia Navale americana di Annapolis. È stato tra i fondatori e vicepresidente della Società Italiana di Storia Militare, consulente storico dello Stato Maggiore Marina e membro della Commissione Italiana di Storia Militare e del Comitato Consultivo dell'Ufficio Storico della Marina Militare.

(16) La differenza tra le due tipologie di unità è la seguente: il dragamine viene impiegato su ampie superfici di mare per rimuovere mine a bassa tecnologia come per esempio quelle ancorate sul fondo attraverso cavi oppure quelle classiche galleggianti. Quest'ultima tipologia di mine viene fatta "brillare" tramite impulsi elettromagnetici o acustici inviati da apposite apparecchiature poste a rimorchio dell'unità che effettua il dragaggio. Questi strumenti, definiti linee di dragaggio, danno vita a veri e propri "corridoi" sul mare liberi da mine utili per la navigazione. Il cacciamine invece è un'unità più all'avanguardia che, attraverso strumenti più sofisticati, viene impiegata nel contrasto delle mine da fondo. L'operazione del cacciamine è rivolta all'identificazione e alla

Santoni notava come i dragamine nel dopoguerra ebbero il grande compito di liberare gran parte delle acque antistanti i porti italiani da mine di diverso genere.

L'attività di sminamento condotta dalla Marina Militare con grande competenza e impegno da parte degli equipaggi fu notata da tutti i Paesi aderenti alla N.A.T.O. e non solo, apprezzando le doti di maneggevolezza e precisione di queste unità.

Nel 1956 furono costruiti anche venti dragamine classe "Aragosta" di circa 180 t utili al dragaggio meccanico, ma anche al pattugliamento delle acque costiere. Alla fine degli anni '50 la Marina poteva contare in servizio circa un centinaio di dragamine – fuori da questo computo c'erano le ex torpediniere impiegate per il dragaggio meccanico – comprese alcune unità come i quattro dragamine d'altura della classe "Salmone", ceduti dall'U.S. Navy nel 1957-1958. Seguivano la classe "Alberi" con 36 unità – composta come detto dai tipi "Agave" (12), "Bambù" (7) e "Abete" (17) – il tipo "Anemone" (17) della classe "Fiori", la classe "Aragosta" (20), la classe ex-britannica "300" (16), undici unità DV e infine le ex torpediniere *Abba*, *Carini* e *Mosto*, classificate dragamine meccanici costieri e in servizio dalla prima guerra mondiale. Queste ultime furono radiate alla fine degli anni '50. Nel 1959, poi, si aggiunse il *Mandorlo*, costruito in Italia, sebbene con alcune modifiche non dissimili dai classe "Abete" statunitensi e "Agave", costruiti su licenza "off shore" a Monfalcone così come le sette unità della classe "Bambù".

Dieci anni dopo il varo della classe "Alberi", anche a seguito di un approfondito riesame della minaccia della guerra di mine, le forze di dragaggio furono ridotte sopprimendo il III e il VI gruppo. La nuova organizzazione, entrata in vigore il 1° novembre 1963,[(17)] riunì le forze in un Comando autonomo con sede alla Spezia (COM.DRAG), retto da un ammiraglio di divisione alle dirette dipendenze di MARISTAT.

Anche i COM.GRUP.DRAG., cioè i Comandi dei Gruppi Dragamine, le unità a essi assegnate e il Centro Addestrativo Mine e Dragamine (COM.GRUP.DRAG.) furono riorganizzati.

---

distruzione di ciascuna mina individuata attraverso varie tipologie di scandaglio. Fra le caratteristiche del cacciamine deve esserci la silenziosità e la precisione. Si avvale di propulsori ausiliari che ne consentono un posizionamento statico o dinamico continuo.

(17) AUSMM, Stato Maggiore della Marina, Organizzazione del "Dragaggio" in pace ed in guerra, Roma 27 aprile 1963, con riferimento al dispaccio 29711 del 27 maggio 1959.

Nave *Castagno* in navigazione nel Canale di Sicilia. (Archivio dell'Autore)

I compiti e le attribuzioni assegnate al Comando Dragamine furono innanzitutto di tipo addestrativo nei confronti degli equipaggi delle unità, di definizione dei rapporti e degli impieghi del personale COM.SUB.IN (Comando Subacqueo Incursori), e del relativo addestramento del personale SDAI (Servizio difesa antimezzi insidiosi). I dragamine classe "Alberi" furono dislocati oltre alla Spezia anche ad Ancona e a Messina. Nella base siciliana dove era stato allocato il II Gruppo dragamine stazionavano oltre agli M.H.C. anche i dragamine di altura classe "Salmone". Inoltre la 74ª Squadriglia dragamine litoranei classe "Aragosta" di base alla Spezia tra il 1967 e il 1978 fu ridislocata a Messina, così come diversi dragamine così detti "trasformati", cioè riclassificati in cacciamine negli anni.

Gli anni che seguirono la seconda guerra mondiale rappresentano un momento fondamentale per la riorganizzazione della Marina Militare. Le unità classe "Alberi" sono solo un piccolo esempio del rinnovato profilo della forza

La Spezia, 4 settembre 1966. Cerimonia per la consegna della Bandiera di Combattimento ai dragamine costieri *Mandorlo* e *Castagno*. (Fototeca USMM)

armata. Non mancarono in questi anni momenti intensi di grande emozione come la consegna della bandiera di combattimento alle 17 unità, che avvenne in periodi diversi. Solo per fare un esempio, il 5 agosto 1966 lo Stato Maggiore della Marina dispose per il 4 settembre dello stesso anno, alla Spezia, la consegna della bandiera di combattimento ai dragamine *Mandorlo* e *Castagno* rispettivamente da parte del Comune e del Gruppo A.N.M.I. di Legnano. Così all'Arsenale della Spezia, alla presenza del sottosegretario alla Difesa e futuro presidente della Repubblica Francesco Cossiga ebbe luogo la consegna della bandiera di combattimento.[18] Altri memorabili eventi da annoverare per queste piccole unità furono i loro impieghi in zone operazioni.

(18) AUSMM, Consegna Bandiera di Combattimento ai Dragamine Mandorlo e Castagno, Roma 5 agosto 1966. Documento n. 04028, *Navi contemporanee-Castagno*, b. 3, f. 6.

La riclassificazione dei dragamine classe "Alberi"

Nel 1981 con un apposito decreto del presidente della Repubblica le unità "*Castagno*", "*Cedro*", "*Frassino*", "*Gelso*", "*Platano*", "*Loto*" e "*Mandorlo*"[19] furono riclassificate in cacciamine e videro l'installazione a bordo di moderne apparecchiature *search and destroy* di mine, anche le più sofisticate. A bordo arrivarono dopo qualche anno anche robot filo-guidati per la localizzazione dei bersagli. Le unità furono implementate non solo nella strumentazione di bordo, ma nel numero di uomini di equipaggio, che generalmente passarono da circa 40 a più di 50 tra ufficiali, sottufficiali e marinai.

Il dragamine *Cedro* (M 5505). (Fototeca USMM)

(19) Il dragamine *Mandorlo* (M 5519) fu costruito negli Stati Uniti, impostato nel 1959 e varato il 29 ottobre dello stesso anno; fu consegnato alla Marina Militare il 16 dicembre 1960. Nave *Mandorlo*, pur avendo le stesse caratteristiche degli altri dragamine classe "Alberi", aveva aspetto leggermente diverso e apparecchiature più moderne, per cui non può essere inquadrato in nessuna delle sottoclassi. Nel 1975 fu il primo dragamine a essere trasformato in cacciamine. Fu radiato nel 1993.

Il primo dragamine a essere riclassificato fu il *Mandorlo*, che fu equipaggiato di sonar rimorchiabile a profondità variabile AN/SQQ-14, in grado di operare su due frequenze acustiche distinte: una con tonalità più bassa per la scoperta della presenza di mine e l'altra con tonalità più alta, che grazie a una migliore precisione permetteva una classificazione e localizzazione più accurata dell'ordigno individuato. I test effettuati sul *Mandorlo* furono dunque utili per promuovere miglioramenti necessari e per consentire la piena trasformazione, tra il 1978 ed il 1984, degli altri sei dragamine.

La scelta di trasformare i dragamine può essere valutata sulla base di una maggiore efficacia operativa. Nonostante i dragamine classe "Alberi" costruiti con la chiglia in legno fossero più rapidi nell'azione di "engagement" su alcuni tipi di mine (anche se molto rischioso) e le manovre di dragaggio consistessero in molteplici passaggi su un determinato quadrante rimorchiando generatori di rumore e di campo magnetico con l'obiettivo di "stimolare" i sensori della potenziale mina sopra la quale il dragamine sapeva di dover passare per primo, forte della sua immunità – data dal basso magnetismo e livello di rumore – la percentuale di affondamento di dragamine in fase di bonifica restava comunque alta. Inoltre, un'operazione per andare a buon fine era affidata a una valutazione dello "ship counter", cioè del conteggio dei passaggi di navi rilevati che la mina effettuava prima di esplodere. Una soglia tendenzialmente alta di conteggio obbligava a numerosi passaggi e a conseguenti lunghi tempi di bonifica oltre che all'impiego di numerose unità di dragaggio. Una percentuale di soglia bassa ingenerava il rischio di inefficacia. Non fu un caso che molti anni più tardi cacciamine come il *Platano*, il *Castagno* e il *Gelso* furono i primi a ricevere i così detti R.O.V. (Remotely Operated Vehicle), ossia veicoli subacquei guidati a distanza che pian piano furono impiegati al posto di palombari o sommozzatori presenti a bordo, in quanto comportavano minor rischio per i militari (i dragamine trasformati in cacciamine avevano installata a centro nave una camera iperbarica) e potevano raggiungere profondità elevate. I R.O.V. permettevano l'identificazione dei contatti subacquei scoperti e classificati dal sonar presente nell'unità contribuendo a far "brillare" l'ordigno da fondo dopo aver rilasciato una carica di contro-minamento nel tratto di mare adiacente alla mina. Inoltre, potevano essere impiegati nel così detto "cesoiamento" del cavo per la tipologia di mine definite "ormeggiate". I dragamine "trasformati" furono anche impiegati in altri servizi e missioni, non solo per effettuare raccolta di dati ambientali sui fondali, ma anche per individuare oggetti differenti dalle mine, come, purtroppo, persone disperse in mare.

Nel corso degli anni Settanta *Mirto* e *Pioppo* furono trasformati in navi idrografiche. I lavori vennero eseguiti presso l'Arsenale della Spezia nel 1973. Le due unità vennero ripitturate e i loro distintivi ottici diventarono rispettivamente A 5306 e A 5307. Le due navi furono dotate di un'imbarcazione idrografica attrezzata per i rilievi portuali e sottocosta e di due gommoni, e disponevano di un ecoscandaglio per alti fondali, uno scandaglio per medi e bassi fondali, due scandagli portatili per imbarcazione (uno su nave *Pioppo*), un ecoscandaglio a scansione laterale, due sistemi GPS differenziale in VHF (uno su nave *Pioppo*), due sistemi di radioposizionamento a corto raggio, ricevitore LORAN-C, una centralina meteo e un ricevitore meteo.[20]

Le unità della classe "Alberi" entrano nella storia militare navale

All'inizio del 1982 fu costituito il 10° Gruppo Navale Costiero, che partì per il Sinai il 25 marzo 1982. Ne facevano parte tre unità della classe "Bambù". Queste furono inviate a Sharm el-Sheikh per le operazioni di pattugliamento nel Golfo di Aqaba, nell'ambito della Forza Multinazionale e di Osservatori delle Nazioni Unite per il controllo del rispetto degli accordi di Camp David (libera circolazione nello Stretto di Tiran). A tal fine precedentemente erano stati sottoposti a lavori di modifica, alla Spezia, e riclassificati pattugliatori. Erano i dragamine *Mogano*, *Bambù* e *Palma*, che furono ritinteggiati di bianco, mentre a poppa fu costruita una tuga, al posto del verricello per il dragaggio meccanico, contenente gli apparati di condizionamento, allo scopo di rendere più confortevole la vita di bordo nel caldo del Mar Rosso. Alle tre unità se ne aggiunse una quarta, nave *Mango*, per favorire gli avvicendamenti, con tre unità dislocate in zona e una a turno in Italia per lavori di manutenzione. Nel 1988 i dragamine del 10° Gruppo Navale ricevettero un nuovo distintivo ottico: *Bambù* P 495, *Mango* P 496, *Mogano* P 497, e *Palma* P 498; tra la fine degli anni Novanta e l'inizio del nuovo millennio queste unità vennero sostituite dalle moderne unità della classe "Sentinella" e poste in disarmo a Taranto.[21]

Nel 1984, dal 29 agosto al 10 ottobre, nave *Castagno*, *Frassino* e *Loto*, insieme alla nave appoggio *Cavezzale* e un nucleo di sommozzatori specializzati sono stati impegnati nel Mar Rosso e nel Canale di Suez nell'operazione *Red Sea Demining*. Inquadrati nel 14° Gruppo Navale (COM.GRUP.NAV.14) in

(20) *Le navi idrografiche della Marina Militare* (fonte http://www.sullacrestadellonda.it/navi/navindex.htm#vaisu)

(21) http://www.betasom.it/forum/index.php?showtopic=40687

operazioni di sminamento e bonifica delle acque, quando nella zona immediatamente a sud del Canale di Suez alcune esplosioni subacquee avevano provocato l'interruzione della navigazione commerciale, come risultato di un'operazione terroristica su vasta scala che riportò alla ribalta l'efficacia delle mine navali e l'urgenza di non sottovalutarne la minaccia.

L'occasione diede l'opportunità di effettuare un ulteriore collaudo della reale capacità operativa dei dragamine classe "Alberi" riclassificati in cacciamine, proprio al termine del ciclo dei lavori di trasformazione delle sei unità iniziati nel 1978 e conclusisi nel 1984 con il rientro in servizio di nave *Platano*. Nel 1988 i dragamine riclassificati pattugliatori e inquadrati nel 10° Gruppo Navale Costiero ricevettero un nuovo distintivo ottico tipico delle unità da pattugliamento. Dal 15 agosto al 30 dicembre l'M.H.C. *Loto* e l'M.H.C. *Castagno* presero parte alla operazione "Golfo Persico" nell'ambito del 18º Gruppo Navale (57ª Squadriglia), svolgendo azione di bonifica delle acque del Golfo Persico, infestate da mine rilasciate dai belligeranti durante il conflitto Iran-Iraq.

L'attività dei "Cacciamine Trasformati" fu sorprendente a tal punto da farsi notare a livello internazionale nonostante la loro anzianità di servizio. Le attività operative si svolsero dal 5 al 9 settembre nel "quadrante" Sharja-Jabal Ali. Ogni quattro giorni le unità erano impegnate nella ricerca e nell'individuazione delle mine di mare. Nei giorni compresi tra il 26 e il 28 settembre le operazioni di cacciamine si intensificarono su un'area di avvistamento di una probabile mina segnalata dalla USS "Callaghan" statunitense. In queste operazioni, così come emerge dalla documentazione dell'Archivio Storico della Marina Militare,[(22)] non mancarono ordinari problemi tecnici come l'avaria dei vecchi ma affidabili General Motors, motori di cui erano dotate le 17 unità classe "Alberi". Così a metà ottobre 1988 le due unità furono condotte in bacino per effettuare il carenamento periodico e la revisione dei motori.

Nonostante questi piccoli inconvenienti, del tutto normali, gli equipaggi dei cacciamine e i loro comandanti furono elogiati per il servizio svolto nella missione in Golfo Persico nel corso della visita dell'allora ministro della Difesa, onorevole Valerio Zanone a bordo di nave "*Castagno*" e nave *Cedro*, condotta il 22 e 23 novembre.

(22) AUSMM, Operazione "Golfo Persico", Comando 57ª Squadriglia, relazione finale 15 agosto-30 dicembre 1988.

Messina. Nave *Castagno* in bacino per lavori. (Archivio dell'Autore)

L'attività dei cacciamine nel Golfo Persico fu documentata da sei giornalisti di altrettante testate nazionali (Agenzia *Ansa*, Agenzia *Kronos*, *Il Giornale*, *Corriere della Sera*, *Il Messaggero*, *Il Tempo*) qualche giorno prima dell'arrivo del ministro della Difesa. Nel dicembre del 1988 le due unità della Marina Militare attraversarono lo Stretto di Hormuz facendo una prova rimorchio grazie a Nave *Euro* e poi rifornimento prima di sostare a Mina Rayzut e procedere al trasferimento verso il porto di Gibuti il 12 e il 13 dicembre. Alla fine di quell'anno l'operazione venne conclusa dopo il passaggio dal Canale di Suez non prima di commemorare il 15 dicembre con un'intensa cerimonia i caduti del sommergibile *Galvani*.

Tra il 21 e il 30 dicembre l'operazione "Golfo Persico" fu conclusa con l'arrivo al porto della Spezia e l'ormeggio di entrambe le unità alla Banchina Giovannini, dove ebbe luogo la cerimonia di benvenuto presenziata dall'ammiraglio di squadra Franco Papili e dal contrammiraglio Silverio Titta.

Conclusioni

I dragamine classe "Alberi" riuscirono a portare alta la bandiera della Marina Militare in numerose occasioni e in diversi periodi storici. Dalla loro entrata in servizio, alle riclassificazioni, alla cessione ad altri Stati come la Grecia, fino alla loro radiazione (negli anni Novanta) erano passati quarant'anni, giusto il tempo per "lasciare la consegna" ai nuovi cacciamine classe "Lerici" di nuova concezione.(23) Dal dopoguerra in poi queste unità avevano servito egregiamente la Marina Militare e rappresentato una componente affidabile del naviglio minore. La professionalità dell'equipaggio di queste navi si coniugò sempre con i punti di forza di queste unità, prima fra tutte la garanzia dell'immunità della nave a sollecitazioni esterne per via del basso magnetismo e della silenziosità, oltre alla grande maneggevolezza e a una capacità operativa longeva, grazie anche a una impeccabile manutenzione effettuata dal personale civile e militare della Marina. Tra i lavori più importanti sono quelli effettuati in bacino per effettuare lo *screening* periodico delle strumentazioni di bordo e il così detto *degaussing*, utile fra le altre cose a far restare alto il livello di amagneticità.(24)

(23) Basti solo pensare che i dragamine classe "Alberi" non avevano una C.O.P., ossia una Centrale operativa di propulsione informatizzata, e che i motoristi navali controllavano la pressione dell'acqua, dell'olio, i sistemi di raffreddamento dei motori manualmente.

(24) Le misure adottate per i 17 dragamine costieri furono prese anche per i quattro dragamine oceanici classe "Salmone", ceduti nel 1956-1957, aventi anche loro gli scafi e la struttura completamente in legno. Questi ultimi furono usati nel Canale di Sicilia nel loro ruolo originario di pattugliatori d'altura.

ARCHIVIO

DONAZIONE GIOVANNI AJMONE CAT. DOCUMENTAZIONE RELATIVA ALLE SPEDIZIONI COMPIUTE IN ANTARTIDE

Inventario a cura di
Claudia Lazzerini,
Maria Rita Precone,
Alessandra Venerosi Pesciolini

Introduzione e Documenti d'archivio
a cura di
Alessandra Venerosi Pesciolini

Tavola delle abbreviazioni
Introduzione
Inventario
Documenti d'archivio

TAVOLA DELLE ABBREVIAZIONI E DEGLI INDIRIZZI TELEGRAFICI

Agip	Azienda generale italiana petroli
amm.	ammiraglio
A.n.m.i.	Associazione nazionale marinai d'Italia
arch.	architetto
avv.	avvocato
B	busta
b	busta/e
C.a.i.m.	Cooperativa armamento imprese marittime
co. inc.	insurance company
dott. ing.	dottor ingegnere
dr.	dottor
ed.	edizione
E.n.e.a.	Ente per le nuove tecnologie l'energia e l'ambiente
Ecosub	Ecologia subacquea
F	fascicolo
f	fascicolo/i
f.o.m.	foglio d'ordine ministeriale
gen.	generale
I.i.n.	Istituto italiano di navigazione
lat.	latitudine
long.	longitudine
ltd.	limited
M.m.	Marina militare
M.s.i	Movimento sociale italiano
Mariperman - La Spezia	Commissione permanente per gli esperimenti del materiale da guerra - La Spezia
Mariponave	Unione tra gli ufficiali di Marina dei corsi preliminari navali
Maritalia	Agenzia marittima italiana
mv.	motoveliero
n.	numero
Nasa	National aeronautics and space
P.c.i.	administration Partito comunista italiano
r.t.	radiotelegrafico/i
r.t.f.	radiotelefonico/i
s.d.	senza data
s.p.a.	società per azioni
sig.	signore
sec.	secolo
U.s.a.	United states of America

DONAZIONE GIOVANNI AJMONE CAT
Documentazione relativa alle spedizioni compiute in Antartide

Motoveliero *San Giuseppe Due*

Introduzione

ALESSANDRA VENEROSI PESCIOLINI

Giovanni Ajmone Cat fu il primo navigatore italiano ad effettuare ben due traversate in barca a vela per raggiungere l'Antartide.

Nacque a Roma il 5 marzo 1934 da Mario Ajmone Cat, ufficiale dell'Aeronautica divenuto, dopo la guerra, Capo di Stato maggiore dell'Arma e da Carlangela Durini di Monza proveniente da una antica famiglia originaria del lago di Como. Seguì gli studi classici diplomandosi nel 1952. Dal 1946 al 1954 navigò come mozzo e marinaio sulle barche a vela da trasporto e da pesca lungo le coste del litorale laziale. Nel 1959 si laureò in scienze agrarie

all'Università di Perugia, quindi diresse e portò a termine la bonifica delle paludi nell'Agro Pontino.

Lo spirito di avventura deve essere stato comunque una prerogativa familiare. La madre partecipò infatti alla prima traversata Panafricana del 1929-1930 con mezzi meccanizzati, dall'Angola alla Somalia.

Trasferitosi ad Anzio, avviò i progetti che lo condurranno in Antartide, la prima volta nel 1969 e la seconda nel 1973. L'imbarcazione utilizzata fu una realizzazione quasi totalmente nazionale ad eccezione della fornitura del gruppo propulsore e di alcuni motori ausiliari.

Per questa impresa commissionò infatti al maestro d'ascia Antonio Palomba di Torre del Greco una feluca in legno di 16 metri armata con due vele latine, controfiocco, fiocco e trinchetto, ancore di tipo romano, dislocamento 39 tonnellate e motore ausiliario, varata con il nome *San Giuseppe Due*.

Per il nome si ispirò alla goletta San José, con la quale il tenente di vascello della Regia Marina, Giacomo Bove, navigò e naufragò nel 1882 nelle acque di Ushuaia nella Terra del Fuoco. È da questa imbarcazione, oltre che da un'altra di nome *San Giuseppe*, una "manaide" di 7,40 metri che possedeva la sua famiglia, che derivò il nome *San Giuseppe Due*.

Il *San Giuseppe Due* è stato costruito con particolari rinforzi a prua e sulle fiancate per poter rispondere a criteri di sicurezza e robustezza proprio per poter affrontare i ghiacci. Internamente è provvisto di riscaldamento, frigorifero, gruppo elettrogeno, acqua calda e fredda. Fornito di quattro cabine letto separate, saletta, sala nautica, cucina, due piccoli bagni, gavone di prua e sala macchine. Dotato anche di un apparato radio, che pur rispondendo agli standard dell'epoca, si dimostrò insufficiente per le zone antartiche, di una sonda scrivente, vari apparati per navigazione astronomica, cronometri e sestanti.(1)

Prima spedizione Antartica, 27 giugno 1969-21 novembre 1971.

Il primo viaggio in Antartide fu concepito e attuato con l'ausilio di tutta la sua famiglia e di un gruppo di amici legati agli stessi ideali. Il comandante Ajmone Cat ne fu l'esecutore, la sua famiglia e i suoi amici collaborarono da lontano, fornendo tutta l'assistenza necessaria per quanto riguardava le forniture dei

(1) Cfr. b.8, f. 40.

ricambi, le pratiche burocratiche, l'avvicendamento degli equipaggi formati da volontari e l'incoraggiamento nei momenti difficili.[2]

Lo scopo del viaggio fu portare in Antartide per la prima volta sulla poppa di una nave la bandiera italiana, così come la *Stella Polare* comandata da Luigi di Savoia duca degli Abruzzi si era distinta per aver effettuato una spedizione nell'Artide nel 1900.

Il 27 giugno 1969 il comandante Ajmone Cat lasciò il porto di Anzio con un equipaggio alquanto eterogeneo: Dario Trentin, pilota civile, Franco Sferratore motorista, l'albergatore Gianni Gallia e il padrone marittimo Salvatore Castagnino,[3] con rotta verso l'Antartide.

Sul *San Giuseppe Due* la navigazione veniva compiuta con le tecniche della vecchia marineria velica. È da considerare che nel 1969 non esistevano le attuali tecnologie soprattutto quelle inerenti le comunicazioni, come i telefoni satellitari e gli strumenti di rilevamento della posizione. Il viaggio di andata da Anzio all'Antartide fu complesso, e con molti cambi di equipaggio. Si alternarono infatti Gianni Gallia, Salvatore Castagnino, Dario Trentin, Franco Sferratore, Francisco Saavedra Ramirez, Josè Quevedo Santana, Mike Weston, Carlos Alberto Albuquerque, Gennaro Martuscelli, Francisco Di Iorio, Pierluigi Airoldi. Fecero soste a Porto Vecchio, Almeria e Gibilterra, Las Palmas, Isola del Sale. La spedizione interessò gran parte della costa del Brasile, dell'Uruguay, dell'Argentina e delle Isole Falkland. Dopo Montevideo, Mar del Plata, Puerto Madryn, Ushuaia, attraversò lo Stretto di Drake per gettare l'ancora all'isola di Deception, alla Base argentina di Almirante Brown e Palmer Station.[4]

Giovanni Ajmone Cat portò per la prima volta il tricolore italiano presso la base scientifica argentina di Almirante Brown, nella Baia Paradiso, a 64° 53' di latitudine sud e 62° 53' di longitudine ovest. Qui svolse studi scientifici di rilevazione dei fondali e delle rive, in un territorio in continua evoluzione a causa di una intensa attività vulcanica. Grazie a questi studi, la toponomastica internazionale gli attribuì la denominazione della baia da lui studiata come "Ajmonecat Lake", latitudine 62° 55' 20.0" sud - 60° 40' 40,0 ovest.

In Antartide vennero effettuati vari rilievi scientifici: il sondaggio di una baia formatasi anni prima dal cratere di un vulcano, il prelievo di molluschi a

(2) Notizie tratte dai suoi appunti redatti in occasione di una conferenza tenuta presso l'Associazione Crocieristi Italiani, b. 24, f. 157.

(3) Cfr. b. 28, f. 175.

(4) Cfr. documento 4 nella sezione Documenti d'archivio conservato in b. 23, f. 153. Immagine già pubblicata in *Rivista Marittima*, n. 6, estratto dal fascicolo di giugno 1973.

profondità controllate, il prelievo di campioni di roccia, alcune osservazioni sulle balene.

Da un punto di vista umano il primo viaggio presentò non pochi problemi. Il viaggio di ritorno in patria, in seguito all'abbandono dell'equipaggio di turno formato da Martuscelli, Di Iorio e Airoldi, si poté concludere solo con la collaborazione di due esperti sergenti di leva della Marina militare Franco Zarattini e Marco di Mauro inviati per disposizione del capo di Stato maggiore della Marina ammiraglio Roselli Lorenzini.

Il comandante Ajmone Cat a proposito della prima spedizione ricorda: "… Una cosa importante è stata anche osservare il comportamento degli uomini dell'equipaggio in quelle zone, dove non esiste nessuna assistenza e dove la solitudine, il freddo, la paura, la fatica ed il predominare dei colori bianco e nero (ghiaccio e roccia) provocano a volte scoraggiamento e demoralizzazione. Si è visto che chi non è sostenuto da una fede religiosa, patriottica e da una dignità personale, ma è solo animato da un interesse economico, dopo non molti giorni cede e desidera tornare nel mondo civilizzato. L'Antartide toglie tutte le maschere che la moderna vita sociale talvolta impone e mette a nudo la verità della persona. È forse per questo che chi resiste a tale dura prova sente nostalgia per una tanto cara ghiacciaia, così bella e così romantica e così amica della verità. I ghiacciai talvolta rosa sotto il continuo sole estivo, le rocce nere, gli iceberg, i pinguini sono tutti amici che ci chiamano e che si desidera rincontrare".(5)

Durante il viaggio di ritorno fece soste a Porto Stanley, S. Elena, Ascension, Nouadhibou, Dakar, Las Palmas, Gibilterra, Palma de Mallorca, Bonifacio, Porto Vecchio.

La crociera durò sino al 21 novembre 1971, data del rientro ad Anzio. Nel 1972 Il comandante Ajmone Cat fu insignito di una medaglia d'oro di Benemerenza marinara su decreto del Presidente della Repubblica.(6) Nell'aprile del 1977 gli fu assegnato, dalla Commissione giudicatrice delle Prue d'oro della Fiera di Milano, un premio assieme a Jacques Cousteau e a Vittorio G. Rossi "per aver concepito e realizzato con estrema audacia e alta perizia una spedizione scientifico sportiva in Antartide".

(5) Cfr. b. 24, f. 157.

(6) Cfr. documento 2 nella sezione Documenti d'archivio conservato in b. 11, f. 64.

Seconda spedizione Antartica, 1° luglio 1973-30 giugno 1974

La seconda spedizione in Antartide nacque dalla necessità di approfondire le conoscenze acquisite con il primo viaggio utilizzando le esperienze ricavate dalla prima.

Il comandante Ajmone Cat, memore del prezioso aiuto che la Marina militare aveva disposto durante la prima spedizione allo scopo di risolvere la situazione di emergenza, venutasi a creare in seguito all'abbandono dell'equipaggio civile alla base argentina di Almirante Brown, si rivolse questa volta direttamente all'ammiraglio Roselli Lorenzini con una lettera datata 9 ottobre 1972.(7) Era stato infatti proprio l'intervento della Marina a permettere la felice conclusione della precedente spedizione del San Giuseppe Due. Quella esperienza aveva dimostrato che per motivi disciplinari un equipaggio militare fosse più adatto a tali tipi di spedizioni. Queste considerazioni portarono quindi il comandante Ajmone Cat a chiedere alla Marina militare di voler contribuire nuovamente a questo secondo viaggio.

Fu così che la Marina italiana offerse la sua disponibilità e i suoi uomini: quattro sottufficiali volontari (il 2° capo motorista Mario Camilli, il 2° capo nocchiere di porto Tito Mancini, il sergente nocchiere Giovanni Federici, il sergente rt. Giancarlo Fede). L'Istituto Geografico polare di Silvio Zavatti diede un contributo tecnico-scientifico.

Al primo viaggio di carattere più che altro investigativo, seguì quindi una vera e propria spedizione ufficiale tutta italiana, con scopi prettamente scientifici.

La partenza avvenne da Torre del Greco il 1° luglio 1973 e, pur ripercorrendo in linea generale lo stesso itinerario del precedente viaggio, portò il *San Giuseppe Due* a sfiorare il circolo polare antartico, meta che non poté raggiungere a causa delle avverse condizioni climatiche dovute a una precoce anticipazione della stagione invernale. Gli fu comunque possibile raggiungere la base scientifica inglese della B.A.S. (British Anctartic Survey) di Argentine Island, 65° 15' latitudine sud e 64° 16' longitudine ovest, luogo mai toccato prima da una spedizione interamente italiana. Ciò fu possibile grazie alla perizia ed all'esperienza acquisita in precedenza dal comandante Ajmone Cat, nonché dall'alta professionalità dimostrata dall'equipaggio militare. Rientrò ancora una volta ad Anzio il 27 giugno, dopo aver percorso in un anno circa 20 000 miglia.

Nel 1976 per incarico dell'Istituto italiano di navigazione e assieme all'Istituto universitario navale di Napoli Giovanni Ajmone Cat costituì un

(7) Cfr. b. 15, f. 104.

gruppo di studio per piccoli scafi. Il 26 agosto 2009 gli enti cartografici che mappano il Territorio antartico britannico, hanno dato alla baia posta all'interno di Deception Island, nelle Isole Shetland meridionali, il nome di "Ajmonecat Lake".

Il comandante Ajmone Cat è stato socio benemerito della Lega navale italiana, membro onorario dell'Istituto italiano di navigazione, del Circolo canottieri Tevere Remo, del Circolo nautico di Torre del Greco, del Circolo nautico di La Maddalena, di Mariponave, Fratelli della Costa.[8]

Dopo la sua scomparsa avvenuta a Como il 18 dicembre 2007, all'età di 73 anni, tutti i ricordi, i cimeli frutto delle imprese da lui compiute e da lui riuniti nella sua abitazione privata di Anzio sono stati affidati, tramite sua sorella Rita e per sua disposizione, alla Marina militare.

L'archivio, prima conservato nei locali attigui alla sua casa museo di Anzio, è stato, dopo la sua morte, trasferito a Roma presso la sede dell'Ufficio storico della Marina militare.

Il materiale archivistico, che rappresenta solo una parte del lascito del comandante Ajmone Cat il cui inventario è pubblicato nel presente *Bollettino d'Archivio*, era già stato parzialmente riordinato da lui stesso e da alcuni collaboratori. È da precisare che l'Ufficio storico, una volta venuto in possesso dell'ingente lascito, ha ritenuto opportuno non effettuare alcuno scarto della documentazione pervenuta ad eccezione delle carte di carattere personale e comunque non inerenti le spedizioni in Antartide che sono state lasciate in loco o riconsegnate, alla famiglia.

La documentazione giunta all'Ufficio storico della Marina è stata quindi schedata riportando tra virgolette, quando presenti, i titoli originali apposti su buste e fascicoli, oppure integrandoli o redigendoli ex novo. Il contenuto dei fascicoli potrà talvolta apparire disomogeneo, ma si è preferito non modificare l'ordinamento originario delle carte. L'unico intervento effettuato per facilitare la consultazione è stato ordinare i fascicoli riunendoli sotto le seguenti partizioni: Prima spedizione (buste 1-11), Seconda spedizione (buste 12-18), Documentazione relativa al *San Giuseppe Due* (buste 19-21), Museo (busta 22), Pubblicazioni e rassegna stampa (buste 23-27).

Per quanto riguarda la prima spedizione si può riscontrare nel ricco carteggio il grande coinvolgimento che ha avuto la sua famiglia, soprattutto la madre Carlangela Durini e la sorella Rita, che gli sono state di grande ausilio sia nella preparazione della spedizione sia nell'organizzazione relativa all'avvicendamento degli equipaggi, nonché nella gestione dei suoi personali

(8) Cfr. b. 8 f. 175.

interessi. Aveva infatti lasciato alla madre e alla sorella una procura notarile al fine di provvedere, in sua assenza, all'amministrazione ordinaria e straordinaria del suo patrimonio. La fitta corrispondenza che il comandante ha lasciato ne è una testimonianza.

Tutti i cimeli della sua casa museo di Anzio, raccolti durante le due spedizioni compiute in Antartide sono invece approdati a Trieste e attualmente sono conservati presso il Museo nazionale dell'Antartide. Questi sono stati descritti con schede analitiche corredate da fotografie mediante un database creato con l'applicativo Access. Il materiale a stampa (libri, riviste, articoli), lasciato in loco, è stato elencato assegnando una numerazione alle sole monografie; per le carte geografiche è stato segnalato di norma il quantitativo, ad eccezione di alcune tipologie particolari per le quali si è preferita una descrizione più dettagliata. Il materiale audiovisivo è stato schedato sommariamente per indicarne la consistenza (es.: scatole di diapositive, ecc.).

Il *San Giuseppe Due* ancora in ottimo stato e in grado di navigare, in seguito a un sapiente restauro, è attualmente utilizzato come nave scuola presso il Circolo nautico di Anzio.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici

INVENTARIO

Prima spedizione antartica

1	1	"Pubblicazioni varie illustrative per necessario di bordo. Allestimento". Contiene anche stralcio del libro della sala macchine dal 23 aprile al 6 agosto 1971.	1967-1971
	2	"Primi approcci dei partecipanti alla spedizione e studio per esecuzione film".	1967.05.01 1968.11.14
	3	"Corrispondenza intercorsa tra il comandante Giovanni Ajmone Cat e personalità, persone, enti e familiari dal dicembre 1968 al giugno 1969. Fase di preparazione".	1968.08.08 1969.06.24
	4	"Notizie idrografiche, climatiche e geografiche sulla rotta da seguire". Contiene pubblicazioni, ritagli di giornale, piante.	1966.00.00 1968.07.03
2	5	"Attrezzature ed impianti interni. Allestimento". Contiene tra l'altro dépliant, monografie, appunti e	1968.06.25 1969.06.23

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		promemoria, preventivi, bolle di consegna, piani di zavorra.	
2	6	"Allestimento cucina Perkins, motore Penta Volvo, eliche Radice, varie". Contiene tra l'altro progetti, bolle di consegna, ordinativi, cataloghi.	1968.06.68 1971.07.28
	7	"Piano velico e dello scafo". Contiene anche tre disegni e calcoli per i piani velici, appunti per l'esecuzione delle vele.	1967.10.31 1968.01.30
	8	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Telemar,[1] giornale r.t. di bordo". Contiene tra l'altro: tre giornali radiotelefonici relativi alle comunicazioni radiotelefoniche effettuate sul *San Giuseppe Due* nel periodo 27 giugno 1969-2 marzo 1971, manuale del radiotelefonista, indirizzario relativo al servizio di assistenza prestato dalla Telemar, certificato provvisorio di abilitazione a disimpegnare il servizio radiotelefonico rilasciato a Giovanni Ajmone Cat, prospetti delle tasse per conversazioni e marconigrammi, corrispondenza relativa alla fornitura di una stazione r.t.f. Sailor, prospetto delle comunicazioni radiotelefoniche effettuate sul *San Giuseppe Due* nel periodo giugno - luglio 1969.	1966.00.00 1972.09.01
3	9	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Nota [sic] spese varie: Almeria, Gibilterra, Las Palmas, Rio de Janeiro, Buenos Aires, Ushuaia, Recife, Santos, Puerto Madryn, Mar del Plata. Accreditamenti conte Riccardi": conti, fatture, ricevute.	1969.07.08 1970.12.24
	10	"Pratiche varie imbarco ed ingaggio marittimi vari per il *San Giuseppe Due* durante la campagna	1969.06.21 1971.12.31

(1) Compagnia che si occupa di servizi radio elettrici per la navigazione.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		antartica".	
3	11	"Denuncia di avvenimenti straordinari" al console italiano di Las Palmas avvenuti a bordo del *San Giuseppe Due*; copia di una pagina del diario di bordo, verbale del notaio Benedetto Ferretti stilato in seguito all'apertura del plico sequestrato.	1971.02.15 1971.04.07
	12	"Pratica congedamento Zarattini Franco, Di Mauro Salvatore".	1971.04.22 1971.04.26
	13	"Varie pratiche doganali. Ricevute e fatture Arsenale Buenos Aires. Elenchi dei viveri spediti a Buenos Aires (n. sette casse)".	1969.08.18 1970.10.26
	14	Conti di forniture, estratti conto, buoni e ricevute della Falkland Islands Company.	1969.11.18 1970.11.30
4	15	Pratiche portuali, ricevute e conti relativi alle soste a Porto Stanley, S. Elena, Ascension, Nouadhibou, Dakar, Las Palmas, Gibilterra, Palma de Mallorca, Bonifacio.	1971.08.21 1971.11.13
	16	"Appunti di macchina, dépliant, brogliacci".	1968.00.00 1970.12.00
	17	Corrispondenza intercorsa tra Giovanni Ajmone Cat, familiari e varie persone tra luglio e dicembre 1969.	1969.07.12 1971.02.18
	18	Corrispondenza intercorsa tra Giovanni Ajmone Cat, familiari e varie persone tra dicembre 1969 e luglio 1970.	1969.12.06 1970.08.00
	19	Corrispondenza intercorsa tra Giovanni Ajmone Cat, familiari e varie persone tra luglio e dicembre 1970.	1969.12.02 1970.12.15
5	20	Corrispondenza intercorsa tra Giovanni Ajmone Cat, i familiari e varie persone tra dicembre 1970 e giugno	1970.12.18 1972.10.25

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		1971.	
5	21	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Corrispondenza intercorsa tra il comandante Giovanni Ajmone Cat, persone varie e suoi familiari - Isola di S. Elena, giugno 1971 - settembre 1971".	1971.06.12 1971.09.30
	22	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Corrispondenza intercorsa tra il comandante Giovanni Ajmone Cat e persone varie dall'ottobre al dicembre 1971".	1971.09.30 1971.12.21
	23	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Corrispondenza varia tra Carlangela Ajmone Cat e vari" da giugno 1969 a novembre 1971. Contiene anche una busta con appunti vari di Carlangela Ajmone Cat.	1969.09.06 1972.09.01
	24	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Cartella relativa Sig. Airoldi, Bernasconi, Zarattini, Di Mauro, Castagnino, Martuscelli, equipaggio del *San Giuseppe Due* con relativi atti di quietanza e relativa corrispondenza": corrispondenza inviata a Carlangela Ajmone Cat in merito a pagamenti a membri della spedizione con relative quietanze.	1969.10.30 1971.10.22
	25	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Raccolta documenti di bordo e vari (fotostatiche e passaporto), fotocopia documenti di bordo". Contiene anche polizza di assicurazione cumulativa contro gli infortuni e appunti.	1968.10.08 1970.02.18
	26	"Campagna antartica 1969-1971. Spedizione. Crest e fotografie": procura notarile di Giovanni Ajmone Cat	1969.04.03 1973.01.31

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		alla madre e alla sorella al fine di provvedere, in sua assenza, all'amministrazione ordinaria e straordinaria del suo patrimonio, pratica e atti di idoneità alla navigazione, copia del ruolo di equipaggio, documentazione relativa per lo più a ringraziamenti da parte di coloro che ricevettero in dono un crest d'argento.	
6	27	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Meteo - Pronostici Mar del Plata, meteo Drake, carte aeronautiche di radionavigazione".	1969.02.19 1971.01.31
	28	"Plotting I viaggio. St. Helena, Isola del Sale: osservazioni di sole, pianeti, stelle, calcoli vari e grafici di ausilio alla navigazione. Stanley, S. Elena: osservazioni di stelle, calcoli vari di ausilio alla navigazione. Dakar, Las Palmas, Gibilterra, Anzio: grafici di osservazioni di sole, stelle e pianeti, eventuali calcoli in ausilio alla navigazione. Piano di acqua e viveri per la traversata Stanley Sao Tome".	s.d.
	29	"Inventari viveri sbarcati dopo la spedizione": tre copie dell'elenco.(2)	s.d.
	30	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Giornali di rotta n. 1, 2, 3, 4. Altezze calcolate plottate. Navigazione precedente a Las Palmas e Isola del Sale".	1968.12.03 1969.09.08
	31	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Traversata atlantica (originale), Isola del Sale, Recife: grafici di retta d'altezza e naviglio plottata. Giornali di bordo [rotta] n. 5, 6, 7. Atterraggio Sale. Traversata e parte coste del Brasile. Libro cronometro n. 1". Comprende anche una cartellina verde identificata con il titolo "I viaggio	1969.07.24 1969.11.04

(2) Vedi documento 1 in Documenti d'archivio.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		1969-1971, fotocopie" contenente fotocopie di parte dei suddetti documenti.	
7	32	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*, brogliaccio n. 8. Navigazione costa del Brasile, Argentina": 'giornale di rotta' n. 8.	1969.10.31 1969.11.24
	33	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Giornale di bordo. Santos, Buenos Aires, Montevideo, Mar del Plata". Il fascicolo contiene in realtà 'giornali di rotta' n. 9 e 10, due 'brogliacci giornalieri delle attività in porto e conti di equipaggio', due quaderni di 'correzione cronometro' n. 3 e 4, quaderno n. 1 dal titolo 'Note varie precedenti al brogliaccio di porto', una pubblicazione in lingua spagnola dal titolo 'Avisos a los navigantes' del 1° agosto 1970.	1968.10.29 1971.11.25
	34	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Raccolta giornali di bordo, Mar del Plata, Usuhaia e località varie". Il fascicolo contiene 'giornali di rotta' n. 11, 12, 12bis, 14, 15, quaderno 'cronometro' n. 2, fotocopia del 'brogliaccio giornaliero dell'attività in porto e conti di equipaggio' del 1970.	1969.11.08 1971.09.13
	35	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Brogliacci di bordo, Porto Stanley e fase di ritorno, correzioni di bussola, grafici su carta aeronautica". Il fascicolo contiene 'giornali di rotta' n. 16 e 16bis, quaderno di 'correzioni e vari strumenti', una 'plotting chart, mid-south Atlantic', una carta 'rotte alla vela Europa - Plata e ritorno'.	1967.09.01 1971.11.27
	36	"Viaggio antartico 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Fotocopie di lettere inviatemi nella base Almirante Brown".	1970.12.19 1971.03.04

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		Contiene anche copia di una lettera-diario dal 7 al 18 febbraio 1971 di Giovanni Ajmone Cat.	
7	37	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Ricordi vari del Comandante sul suo viaggio all'Antartide. Las Palmas, Recife, Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Mar del Plata, Stanley, Madryn, Ushuaia": pubblicazioni, gadget, giornali di diversi paesi.	1963.00.00 1971.04.24
8	38	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Pubblicazioni varie illustrative di vari paesi. Canarie, Santos, Buenos Aires, Madryn e Chubut, Stanley e S. Elena. Spiegazioni turistiche con fotografie e mappe": dépliant e carte turistiche.	1968
	39	"Ricompense. Cinquantesima Fiera internazionale di Milano. Consegna della prua d'oro. Milano 21 aprile 1972": invito, programma, copia del verbale della commissione giudicatrice, varie.	1972.04.21 1972.04.22
	40	"Ricompense. Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Cerimonia consegna trofeo Jacobacci": comunicazione dell'Unione italiana crocieristi in merito all'assegnazione del premio,[3] appunti per la conferenza, bozza del discorso da tenersi alla cerimonia, genesi del viaggio.	1971.12.30 1973.02.20
	41	"Ricompense. Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Concessione medaglia benemerenza marinara (comandante Giovanni Ajmone Cat, oro, sig. Dario Trentin, argento, sig. Salvatore Di Mauro, argento, sig. Franco Zarattini, argento)": copia di decreti e f.o.m., lettere e minute di ringraziamenti, copia di una relazione del viaggio.	1971.07.19 1973.03.02

(3) Vedi documento 1 in Documenti d'archivio.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
8	42	"Esposizioni. Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. 1° Concorso fotografico 1972 'L'uomo e il mare'. Circolo nautico di Torre del Greco - Napoli": verbale della commissione per l'aggiudicazione dei premi del concorso fotografico in oggetto e corrispondenza.	1972.08.12 1972.09.26
	43	"Esposizioni. Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. 3° Nauticsud. 3° Salone della nautica, Napoli 29 ottobre 1972. Organizzazione Ente autonomo mostra d'oltremare": elenco degli oggetti trasportati alla mostra e appunti.	1972.10.26
	44	"Conferenze. Campagna antartica 1969-1971, estremi conferenza prima maniera". Contiene tra l'altro copia della relazione della prima spedizione antartica.	s.d.
	45	"Conferenze. Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Ecosub - Gruppo tecnologico fiorentino, Firenze 16 marzo 1973". Contiene tra l'altro: programma per una nuova spedizione, due copie di una pubblicazione dell'Unione italiana crocieristi intitolata *Libro azzurro* e corrispondenza con i soci della suddetta associazione, dépliant, bozza di schema della conferenza per l'Istituto italiano di navigazione.	1962.12.31 1973.03.22
	46	"Conferenze. Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Inviti, conferenze e corrispondenza tra il comandante Giovanni Ajmone Cat al rientro in Italia ed enti, club, associazioni, scuole". Contiene tra l'altro la nomina a socio del Circolo nautico di Torre del Greco di Giovanni Ajmone Cat.	1972.03.27 1972.11.20
	47	"Conferenza - Istituto Italiano di Navigazione, Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San*	1973.01.19 1973.01.23

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		Giuseppe Due e prospettive future". Contiene tra l'altro bozze e appunti e versione finale del testo per la conferenza, bozza del testo del comunicato per la stampa, programma per una nuova spedizione con relativi biglietti di invito alla conferenza.	
9	48	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Articolo per il *Giornale delle Falkland*" (versione italiana e inglese) inviato a John Jones per la pubblicazione.	1973.02.14 1973.04.16
	49	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Articolo per il *Notiziario della Marina Militare*" dal titolo 'Aspetti tecnici dell'armamento e navigazione antartica del m/v *San Giuseppe Due*'.	s.d.
	50	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Articolo per il giornale *Polar record* (Scott Polar Research Institute - Cambridge)" con relativa corrispondenza.	1972.02.13 1972.04.15
	51	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Articolo per il *Giornale di Foligno* elaborato in data 3 gennaio 1973 consegnato con tre foto bianco e nero ed una a colori al dr. Fernando Franciolini": una bozza manoscritta e quattro copie dattiloscritte.	s.d.
	52	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Articolo per la *Rivista Marittima*" dal titolo 'Spedizione antartica del *San Giuseppe Due* e progetti futuri'. Contiene anche due articoli scritti uno per l'Istituto italiano di navigazione, e l'altro per il giornale *Polar record* di Cambridge.	s.d.
	53	"Articolo-tema per Zarattini inviatogli per posta	s.d.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		(compito per suo esame a marinaio autorizzato)".	
9	54	"Campagna antartica 1969-1971. Motoveliero *San Giuseppe Due*, giornali di bordo originali": giornale di macchina (21 giugno 1969), giornale nautico provvisorio (4 ottobre 1971), giornale nautico, giornale generale di contabilità (21 giugno 1969), giornale nautico provvisorio generale e di contabilità (24 marzo 1971).	1969.06.27 1971.11.21
	55	"I viaggio antartico 1969-1971. Copie I - II - III giornale gen. contabilità, Anzio campagna antartica Stanley e rientro Anzio": fotocopie del giornale nautico provvisorio (4 ottobre 1971), del giornale nautico, del giornale generale di contabilità (21 giugno 1969), del giornale nautico provvisorio generale e di contabilità (24 marzo 1971).	1969.06.27 1971.11.21
10	56	"*San Giuseppe Due*, stralci giornale nautico I viaggio 1969- 1971. Parte dattiloscritto, parte rilievi": stralci del giornale nautico dal 1° dicembre 1970 al 17 marzo 1971 (due copie più una copia incompleta), stralcio del giornale nautico, giornale generale e di contabilità dal 1° dicembre 1970.	1970.12.01 1972.03.18
	57	"Prima spedizione: giornale generale e contabilità" (in fotocopia) relativo al periodo dal 21 giugno 1969 al 21 novembre 1971 (tre copie). Contiene anche prospetto sintetico di arrivi, partenze, imbarchi e sbarchi.	1969.06.21 1971.11.21
11	58	"Campagna antartica 1969-1971. Antartide rilevamenti". Contiene anche un disegno del *San Giuseppe Due*, fotocopia di un manuale tecnico e lista di stazioni e rifugi antartici.	s.d.
	59	"1° Viaggio 1969-1971. Fotocopie. Giornali di rotta.	s.d.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		Altezze calcolate e plottate tutta navigazione precedente e Las Palmas, Isola del Sale (salvo atterraggio che trovasi in traversata atlantica)".	
11	60	"1° viaggio 1969-1971. Fotocopie. Navigazione costa Brasile - Argentina: brogliaccio di rotta n. 8".	s.d.
	61	"1° Viaggio 1969-1971. Fotocopie. Archivio. Brogliacci di porto n. 1 (1970), brogliacci di navigazione n. 9 (Santos-Mar del Plata), n. 10 (Mar del Plata - Stanley - Ushuaia), n. 11 (Ushuaia - Drake), n. 12 (rientro Antartide e 1ª parte Stanley-St. Helena), n. 12bis (2ª parte Stanley-St. Helena). Grafici stelle, calcoli ausilio navigazione, preventivi vari. Stanley - St. Helena - St. Helena Dakar (n. 14), Dakar - Las Palmas (parte) n. 15. Correzione cronometro n. 3 e n. 16 Dakar - Wouhadibu - Las Palmas parte Gibilterra". Contiene anche il brogliaccio n. 16bis.	s.d.
	62	"Fotocopie rilievi Deception e ubicazione basi. Primo viaggio 1969-1971".	s.d.
	63	"Preparazione 1ª spedizione. Corrispondenza, ricerca equipaggiamenti". Contiene, tra l'altro, materiale pubblicitario a stampa e disegni, licenze di navigazione, estratto del registro delle navi minori e galleggianti, autorizzazioni per la crociera del 1967 inviati dall'Ufficio circondariale marittimo di Anzio.	1960.06.21 1994.08.02
	64	"Medaglia d'oro": copia del decreto del Presidente della Repubblica e tre attestati relativi al conferimento di una medaglia d'oro di benemerenza marinara al comandante Giovanni Ajmone Cat.[4]	1972.03.10

(4) Vedi documento 2 in Documenti d'archivio.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici

Seconda spedizione antartica

12	65	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Comandante Giovanni Ajmone Cat. Pratica relativa alla fornitura delle medicine da parte della M.M. e dell'Associazione Farmacisti d'Italia, dott. Bernardini": elenchi di medicinali e corrispondenza.	1973.02.12 1973.05.30
	66	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Comandante Giovanni Ajmone Cat. Spedizioni varie effettuate dopo la partenza del *San Giuseppe Due*": fatture, ricevute e appunti relativi ad invii di materiali vari.	1973.07.07 1973.08.02
	67	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Comandante Giovanni Ajmone Cat. Spese varie effettuate per il Comandante": fatture varie, conti d'albergo, elenco dettagliato delle spese.	1973.04.02 1973.07.01
	68	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Comandante Giovanni Ajmone Cat.	1972.12.05 1973.07.05

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		Pratica relativa all'installazione radio-ricevente e trasmittente 'Elmer'".	
12	69	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Comandante Giovanni Ajmone Cat. Officine Radice S.p.a.": ordini di materiali vari e fatture.	1972.06.15 1973.07.23
	70	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - (Ascione - vele, completamento cabina, vetri cabina, bussola)". Contiene tra l'altro fattura della ditta C.a.i.m. per una bussola ed altri materiali, due disegni a completamento della cabina, comunicazione del velaio Giovanni Ascione, fotografia della bussola.	1972.02.01 1973.05.07
	71	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Freeport Marine supply co. inc. (radar), Fiamm - Padrevecchi - Roma, Star, Giovanni Nughes, Agrate Brianza, Nestlè": fatture e ricevute di pagamento per materiali vari in parte diversi da quelli citati.	1973.03.08 1973.08.07
	72	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Conti con il cantiere. Mastro Girolamo Palomba di Torre del Greco".	1973.07.05
	73	"Campagna antartica 1973-1974. M/V *San Giuseppe Due* - C. Giovanni Ajmone Cat. Inventario carte nautiche": fattura di pagamento delle carte, verbale di consegna di diverse carte nautiche date in prestito temporaneo a Giovanni Ajmone Cat da parte dell'Istituto idrografico di Genova.	1972.07.24 1973.05.03
	74	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Perkins boilers LTD. Cucina, riscaldamento": conti e fatture della ditta Perkins Boilers.	1969.12.22 1973.03.07

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		Contiene anche lettera di Giovanni Ajmone Cat contenente rimostranze verso la suddetta ditta per il pessimo servizio reso.	
12	75	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Marzorati - Tecnica industriale": corrispondenza, fatture di acquisti, cataloghi, dépliant illustrativi relativi all'apparato motore.	1972.05.16 1973.05.23
	76	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Marine motors agencies": corrispondenza, fatture di acquisti per gruppo elettrogeno e motore ausiliario, dépliant illustrativi.	1972.02.21 1972.11.06
	77	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Dott. ing. Mario Alberti ditta Radice. Impianti igienico-sanitari di bordo": corrispondenza, preventivo, dépliant illustrativi.	1972.03.17 1972.06.29
	78	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due* - Volvo Penta": corrispondenza, bolle di consegna, fatture di pagamenti relativi all'apparato motore.	1972.04.26 1973.06.28
	79	"Varie": ordine di acquisto di un motore dalla ditta Elettrotecnica Consonni, richiesta di esenzione alla Marina mercantile dal pagamento della tassa di importazione del motore Volvo Penta, bozza di una lettera indirizzata al sindaco di Anzio, bozze delle prove del timbro da corrispondenza per la seconda spedizione antartica.	1972.10.10
13	80	"Telespresso Ministero degli esteri" indirizzato tra l'altro ad ambasciate e consolati italiani in merito alle motivazioni della spedizione con allegato l'itinerario di massima della crociera antartica 1973-1974. Contiene anche richieste di duplicati di fotografie e diapositive.	1973.07.18

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
13	81	"Campagna antartica 1973-1974. Cartella personale del comandante Giovanni Ajmone Cat": certificati di vaccinazione, analisi cliniche, prescrizioni di medicinali, messaggi, appunti.	1973.04.23 1973.07.27
	82	"Campagna antartica 1973-1974. Marina militare": verbali di consegna da parte dell'Istituto idrografico di Genova di carte nautiche date in prestito temporaneo a Giovanni Ajmone Cat, elenco delle carte riconsegnate, elenco di medicinali, relazione sul personale, corrispondenza con il capo di Stato maggiore della Marina.	1972.12.15 1973.05.22
	83	"Campagna antartica 1973-1974. Marina militare. Documenti inerenti al personale facente parte dell'equipaggio e rapporti della famiglia Ajmone con i famigliari": comunicazioni della Capitaneria di porto di Torre del Greco, direttive della Marina militare, quattro cartelle nominative dell'equipaggio contenenti dati personali, comunicazioni varie.	1973.06.27 1973.07.31
	84	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Pratiche burocratiche e varie: La Maddalena, Gibilterra, Las Palmas, S.ta Maria do Sal, Recife, Santos, Montevideo, Buenos Aires". Contiene tra l'altro fotocopia dell'estratto del giornale di bordo, corrispondenza, telegrammi, ricevute di pagamenti vari.	1973.07.06 1973.11.03
14	85	"Campagna antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Pratiche burocratiche e varie: Mar del Plata, Puerto Madryn, Stanley, Ushuaia, Antartide, South Georgia, S. Elena, Ascension, Isola del Sale, Nouadhibou, Gibilterra, La Maddalena: corrispondenza, indirizzi, ricordi, telegrammi, certificati".	1973.11.07 1974.06.19

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
14	86	"Seconda spedizione antartica 1973-1974. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Cerimonia di saluto e ricevimento offerto in onore dell'equipaggio da parte del Circolo nautico di Torre del Greco il 30 giugno 1973 e relativa corrispondenza". Contiene tra l'altro elenco delle personalità invitate e telegrammi di auguri.	1972.05.18 1973.07.06
	87	"Inviti e carte arrivo". Rientro in patria dall'Antartide di Giovanni Ajmone Cat: elenco degli invitati all'incontro organizzato dalla Lega navale, discorso pronunciato dal sindaco di Anzio, telegramma di felicitazioni dell'on. Andreotti allora ministro della Difesa.	1974.06.21 1974.06.27
	88	"Campagna antartica 1973-1974. M/v. *San Giuseppe Due* - Comandante Giovanni Ajmone Cat: corrispondenza con persone varie dall'estero".	1973.03.20 1973.06.20
	89	"Campagna antartica 1973-1974. *San Giuseppe Due* - Comandante Giovanni Ajmone Cat: corrispondenza intercorsa tra Giovanni Ajmone Cat e personalità varie per l'approntamento della nuova spedizione" e ringraziamenti per manifestazioni di solidarietà e contributi finanziari ricevuti.	1973.04.11 1973.07.20
	90	"Corrispondenza in partenza. Antolini, Rita, Zampilloni, Mapelli, Piccolo, Franciolini, Amati, Germano (allegato *Tempo* e *Soldati e cittadini*, *Bollettino Unione marinai*)": corrispondenza in arrivo e in partenza, ritagli di giornale, cartoline, una copia del *Bollettino dell'A.n.m.i.*	1973.04.16 1973.06.30
	91	"Lettere di accompagno servizio filatelico": corrispondenza e lettere di trasmissione di diversi esponenti di società filateliche o membri della American Society of Polar Philatelists.	1973.09.22 1973.10.01

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
14	92	"Luglio 1973. Mamma, Rita, M.s.i., Almirante, Ghirardo Petitti, Piccolo, Mapelli, Marietti, Tonini (allegati *Tempo*) Agip, Consuelo": corrispondenza scambiata da Giovanni Ajmone Cat per lo più con la madre, la sorella, vari conoscenti e amici; ritagli di giornale.	1973.07.03 1973.07.27
	93	"Agosto 1973. Mamma, Bernacchi, Bertola, Di Stefano, Rita, Cambi (allegato *Rivista marittima*). Marenga, Marietti, appunto viaggio, Perona, fanali, Di Stefano, Baistrocchi, Iacopini (allegato *Tempo*) Rita, Consolato Santos": corrispondenza scambiata da Giovanni Ajmone Cat per lo più con la madre, la sorella, conoscenti e amici e la 'American Society of Polar Philatelists'; ritagli di giornale.(5)	1973.07.25 1973.09.08
	94	"Settembre 1973. Falletti, Rita, mamma, D'Aiello, De Alexandris, Consolato d'Italia, Refice, Piccolo, Rita, Luciana, vice Consolato d'Italia, Santos": corrispondenza scambiata da Giovanni Ajmone Cat per lo più con la madre, la sorella e diversi amici.	1973.08.28 1973.09.30
	95	"Ottobre 1973. Iacopini, mamma, Pizzi, Amm. Lorenzini (allegato *Tempo*) Rolando, Raggruppamento subacquei ed incursori, l'ammiraglio, Villa Pizzo, azienda agricola, Valle Palomba, Rita (allegato *Tempo*) Volpi, D'Amico, Piccolo, Vaghi, Menichetti, Amati, Marietti, Marenga": corrispondenza scambiata da Giovanni Ajmone Cat per lo più con la madre, la sorella e diversi amici. Contiene anche una foto della madre e della sorella.	1973.09.08 1973.10.23
15	96	"Novembre 1973. Mamma, Rita, Porretti, Iacopini, Balestrani, Zavatti, Marietti, Luciana A., circolare M.s.i. Bolzano, Riggio, Mapelli, Benuzzi, Andreotti, consigliere militare Presidente": corrispondenza	1973.11.01 1973.11.29

(5) Vedi anche b. 14, fasc. 27.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		scambiata da Giovanni Ajmone Cat per lo più con la madre, la sorella, amici e personalità.	
15	97	"Dicembre 1973. Mamma, (allegati *Tempo*) (Provincia Como), Benuzzi, Delfanti, Mauri, Solenghi, Bisi, Rossi, Borten, Piccolo, Mabel, Rita, 'Corriere degli italiani Messico', Milna, 'Fratelli della Costa', Bocatto, Bowles, capo Stato maggiore Marina, Moci, Balestrini": corrispondenza scambiata da Giovanni Ajmone Cat per lo più con la madre, la sorella, amici, alunni delle scuole medie e personalità.	1973.12.02 1973.12.24
	98	"Gennaio 1974. Marietti, Piccolo, Marietti, De Nicolo, Rita, Lilia": corrispondenza scambiata da Giovanni Ajmone Cat per lo più con la sorella e diversi amici.	1974.01.05 1974.04.26
	99	"Febbraio 1974. Mamma, Rita": due lettere della madre e della sorella di Giovanni Ajmone Cat.	1974.02.27
	100	"Aprile 1974. Rita, Di Mauro, Zarattini, Mapelli, (allegato *Marinai d'Italia*)": corrispondenza ricevuta da Giovanni Ajmone Cat per lo più dalla sorella e da diversi amici.	1974.04.04(6) 1974.04.09
	101	"Maggio 1974. Mamma, Zarattini (allegato P.c.i.), amm. Baslini, Antolini, Frugoni, Luis, Mapelli, Riggio, mamma (con allegato necrologio Carlo Leone, colonnello Danesi), Roselli, Piccolo, Rita": corrispondenza ricevuta da Giovanni Ajmone Cat per lo più dalla sorella e da diversi amici. Contiene anche lettere di alunni di una scuola media e relativa risposte della sorella Rita.	1974.05.01 1974.05.29

(6) Con documentazione del 1973.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
15	102	"Giugno 1974. Mamma, Rita (allegato Zarattini e *Tempo*) Iacopini, Riggio, Zavatti, Mondaini, Marietti, Tallarico, Morello, Denicolo, Degaudenzi, Mapelli, Franciolini, Rolando, Iacopini": corrispondenza ricevuta da Giovanni Ajmone Cat per lo più dalla sorella e da diversi amici. Contiene tra l'altro ritagli di giornale.	1974.06.01[7] 1974.06.30
	103	"Campagna antartica 1973-1974. Doppioni cartoline e folklore": inviti presso il Circolo nautico di Torre del Greco in occasione della seconda spedizione antartica, inviti del sindaco del comune di Anzio alla proiezione di un documentario dopo il rientro dalla seconda spedizione, inviti del presidente dell'associazione della Famiglia Comasca al convegno 'I due viaggi antartici del motoveliero S. Giuseppe Due', inviti della Lega navale italiana per festeggiare il rientro in patria del *San Giuseppe Due*, cartoline, dépliant pubblicitari, immagini tratte da un calendario.	1973.06.22 1975.04.24
	104	Minute di lettere di Giovanni Ajmone Cat inviate all'amm. Roselli Lorenzini, capo di Stato maggiore della Marina.	1972.10.09 1972.12.15
	105	Telegrammi e comunicazioni di rammarico per non aver potuto partecipare al saluto a Giovanni Ajmone Cat in occasione della sua partenza per l'Antartide.	1973.05.25 1973.07.06
	106	Liste delle merci spedite da Roma alle isole Falkland per il *San Giuseppe Due*.	1973.05.10 1973.07.31
	107	Minuta della relazione di Giovanni Ajmone Cat inviata al responsabile della ditta Star per l'uso del prodotto 'Cuoco mio' conservato in contenitori flessibili.	1972.06.08

(7) Con documentazione del giugno 1973.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
15	108	Due carte meteorologiche dell'Argentina meridionale.	1944.02.10 1974.02.11
	109	Tre copie (di cui una rilegata) del "Giornale nautico del m/v *San Giuseppe Due*, giornale generale e di contabilità".	1973.07.01
16	110	Campagna antartica 1973-1974. Ruolo equipaggio (fotografie).	1973.05.29 1974.07.01
	111	Seconda campagna antartica 1973-1974. *San Giuseppe Due*: giornale nautico, giornale generale e di contabilità.	1973.07.01 1974.06.20
	112	Seconda campagna antartica 1973-1974. *San Giuseppe Due*: "Giornale nautico, giornale generale e di contabilità. Fotocopia autenticata (sparatoria) e denuncia avvenimenti straordinari Las Palmas (originale)".	1973.07.01 1974.06.30
	113	Seconda campagna antartica 1973-1974. *San Giuseppe Due*: "Stralcio giornale che letto dall'amm. Giorgi ha provocato il dramma (il pensierino della sera)", stralcio del giornale di bordo [o giornale nautico] dal 31 luglio al 7 ottobre 1973 (manoscritto e dattiloscritto).	1973.07.31 1973.10.07
	114	Relazione tecnica e descrizione del funzionamento del ricetrasmettitore HF M.A./SSB Collins 618T-2 dell'Alitalia - Direzione del materiale - Servizio tecnico, cataloghi e dépliant di varie ditte, manuale esplicativo delle zattere pneumatiche di salvataggio, piano di costruzione del *San Giuseppe Due*.	1966.11.19
	115	"Rilievi Deception 2ª Spedizione)": rilievi e appunti di Port Foster.	1974.01.06 1974.01.10
17	116	Rilievi di Port Forster, cartine, elenco di viveri, farmaci e materiali vari.	s.d.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
	117	"Certificate of discharge. Copie lavori campagna antartica 1973-1974": carte nautiche e assicurazione del *San Giuseppe Due* e rapporto di valutazione dello yacht *Ornsay*, fotocopie di documenti. Contiene anche lettera della Società Pirelli relativa al battello *Laros* 15 e alla zattera *Pirelli*.	1972.01.05 2001.05.00
	118	Giornale di macchina del *San Giuseppe Due*.	1973.07.01 1974.06.28
	119	"Pratiche per medaglia campagna ant. 1973-1974". Carteggio con l'Ufficio circondariale marittimo di Anzio e relativi allegati (curricula, relazioni) per la concessione di ricompensa al merito di Marina all'equipaggio del *San Giuseppe Due*. Contiene anche le procedure per l'approntamento del motore a propulsione del *San Giuseppe Due*.	2003.01.19 2006.03.02
	120	"Campagna antartica 1973-1974. Visita St. Helena - Ascension. Pubblicazioni varie e monografie Nasa". Contiene anche materiale illustrativo su Gibilterra.	1970.00.00
18	121	"Brogliacci di navigazione" relativi ai periodi 02.06.1973 - 09.09.1973, 26.09.1973 - 27.11.1973, 21.12.1973 - 30.07.1974. Brogliacci relativi al controllo cronometro nei periodi 02.07.1973 - 04.05.1974. Taccuino del cronometro di bordo piccolo.	1973.06.02 1974.07.30
	122	"Plotting II viaggio": grafici di rette d'altezza di sole, stelle e pianeti, note e calcoli attinenti alla navigazione relativi alla campagna antartica 1973-1974. Contiene anche due carte, telegrammi ed appunti relativi alle previsioni meteorologiche.	s.d.[8]

(8) Un telegramma è datato 29 dicembre 1973.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		Documentazione relativa al San Giuseppe Due	
19	123	Raccolta di manuali e opuscoli tecnici.	1973.02.26 1988
	124	"Cassa marittima Tirrena-Genova": contributi di assicurazione per l'equipaggio del *San Giuseppe Due*. Contiene anche documentazione relativa a battello di salvataggio autogonfiabile.	1968.12.04 1973.09.24
	125	"Assicurazione *San Giuseppe Due*": polizza assicurativa marittima e relative appendici.	1968.08.19 1972.03.24
	126	"Corrispondenza con la Perkins Boilers Ltd.": inconvenienti alla cucina e al sistema dell'acqua calda del *San Giuseppe Due*. Allegati: - due disegni.	1969.05.19 1969.10.05
	127	Varie relative al *San Giuseppe Due*: appunti riguardanti il calcolo delle ore motore propulsore dopo il cambio del contatore (21 gennaio 1986), schemi tecnici, manuali e certificati relativi ad autorespiratori, schema della collocazione a bordo dei vari serbatoi.	1999.04.10
	128	"Campagna antartica 1973. Motoveliero *San Giuseppe Due*. Comandante Giovanni Ajmone Cat. Compressore". Contiene invece: manuali di manutenzione e di istruzione di battelli di salvataggio, del rilevatore satellitare e di apparecchiature varie, libretto di circolazione e contrassegni di assicurazione del battello di salvataggio, schemi tecnici ed elenchi di materiali relativi al *San Giuseppe Due*.	1972.11.17 1992.04.10
20	129	Manuali di manutenzione e di istruzione, certificati di garanzia e documentazione varia relativa a radar,	1977.06.17 2003.08.03

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		ricetrasmettitore, radio portatile, pilota automatico, radiotelefono. Contiene anche una chiave esagonale di metallo.	
20	130	"Documenti americani-italiani ed eventuali attualmente utili". Contiene tra l'altro: certificato di stazza, comunicazione di cancellazione dalla matricola di Roma, dichiarazione di idoneità alla navigazione, certificato di proprietà americana.	1973.04.26 1983.06.02
	131	"Lavori Marina". Contiene tra l'altro: elenchi e ricevute di pagamento relativi a lavori al *San Giuseppe Due*, ricevute per oneri di ormeggio in banchina e acquisto di materiali per il *San Giuseppe Due*.	1992.03.24 1996.08.30
	132	Danni causati alle imbarcazioni *San Giuseppe Due* e *Ornsay* dal crollo di un pontile a Porto Vecchio (Corsica) il 19 settembre 1986: corrispondenza, preventivi e otto fotografie relativi al risarcimento dei danni e alla riparazione delle due navi.	1986.01.07 1987.11.04
	133	"Campsa. Mahon 1985". Incidente occorso al *San Giuseppe Due* nel porto di Mahon (Minorca) il 17 agosto 1985 durante la manovra di scostamento dalla banchina della ditta Campsa: corrispondenza, relazione tecnica, tredici fotografie delle parti della barca danneggiate, ricevute, appunti.	1985.08.17 1986.11.08
	134	"Fatture e note Palomba": fatture e note spese relative a lavori e ricambi per il *San Giuseppe Due* eseguiti dal Cantiere Antonio Palomba di Torre del Greco.	1990.06.04 1991.09.16
21	135	"Cantieri forniture e fatti tecnici recenti": fatture, note spese, note informative e documenti relativi al *San Giuseppe Due* e a lavori e ricambi per lo stesso.	1973.01.11 1984.09.05

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
21	136	"Polar Line": carteggio e appunti relativi alla controversia con la Società statunitense Polar Line corporation in relazione all'autorizzazione alla vendita del *San Giuseppe Due*. Contiene anche il programma della 25ª Rassegna internazionale dei documentari cine-tv marinari 'Italia sul mare'.	1976.06.01 1977.10.03
	137	"Vari cantieri forniture fatti tecnici 1975-1979": ordinativi e fatture relativi a diversi lavori e forniture per il *San Giuseppe Due*, fotocopie di assegni, documenti di transito della nave e dell'equipaggio, messaggi.	1975.04.29 1979.04.30
	138	"Bordo. Lavori carenaggio 1985-1986". Fatture per lavori e forniture al *San Giuseppe Due*. Contiene anche una busta dal titolo 'Conti Rodriguez e Maritalia dal 1976 al 1982 compreso'.	1976.11.17 1986.02.21
	139	"*San Giuseppe Due*. Lavori 1993-1994": fatture ed elenchi di lavori da eseguire sul *San Giuseppe Due*, fatture per l'ormeggio a Portorotondo.	1993.06.17 1995.06.24
	140	"Carenaggio e lavori Torre del Greco 1986-1987-1988-1989-1990": fatture e note spese lavori per il *San Giuseppe Due*.	1985.06.13 1991.09.20
	141	"Cantieri e Marine vari": fatture, bolle d'accompagno, note spese lavori, spese portuali e documenti relativi al *San Giuseppe Due*.	1983.06.08 1992.12.31
	142	Assicurazione del *San Giuseppe Due*: carteggio, certificati e polizze relativi alle assicurazioni del personale d'equipaggio e dell'imbarcazione. Contiene anche fatture.	1977.07.21 1993.09.29

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
22	143	Quattro manuali di istruzione di motore Volvo Penta.	1970-1983
	144	"Operazione invertitori": ricevute di pagamento di un invertitore Volvo Penta, fattura di pagamento di vari materiali, appunti.	1969.06.17 1971.08.27
	145	"Cucina, acqua calda, riscaldamento": dépliant, manuale di istruzioni per la cucina, dieci disegni, articolo di giornale.	1967.10.19 1991.05.18

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		Documentazione relativa al Museo	
22	146	"Disegni museo (arch. Marziale)": tre disegni del museo realizzato ad Anzio presso la casa di Giovanni Ajmone Cat.	s.d.
	147	"Note computerizzate": bozza della descrizione del contenuto delle vetrine del museo di cui sopra e cartelli descrittivi per le medesime.(9)	s.d.
	148	"Rinnovo concessione museo". Contiene la pratica per "l'ampliamento del fabbricato esistente dell'ala museo - archivio", relazione tecnica, disegni, concessione edilizia del comune di Anzio, preventivi, fatture.	1994.08.02 1996.01.10
	149	"Fatture pagate". Contiene conti e fatture varie pagate per gli arredi del museo, preventivo per la fornitura di materiali e l'installazione degli stessi per la realizzazione di un nuovo impianto elettrico, relazione tecnica sugli interventi di adeguamento per l'impianto elettrico, copie di disegni per il progetto del museo.	1995.10.06 1999.09.08
	150	"*San Giuseppe Due* Museo ad Anzio. Fine navigazione": appunti, fotocopie di articoli, rassegna stampa, messaggi relativi alle spedizioni antartiche del *San Giuseppe Due* e al museo realizzato da Giovanni Ajmone Cat.	2002.09.00 2002.12.00

(9) Contiene floppy disk.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		Pubblicazioni e rassegna stampa	
23	151	Rassegne stampa e articoli per lo più di Stefano Borzone pubblicati su diversi giornali: bozze di articoli scritti per vari giornali, fotocopie di pagine di libri. Contiene anche una busta con fotografie, negativi e diapositive.(10)	1971.01.07 1995.10.28
	152	"Guardia costiera. Lega navale italiana. Tribuna del collezionista (filatelia). La città - Torre del Greco". Contiene originali e fotocopie di articoli inerenti il *San Giuseppe Due* e le spedizioni antartiche di Giovanni Ajmone Cat pubblicati dalle suddette riviste e giornali. Contiene anche una lettera di auguri.	1985.02.00 2002.12.00
	153	"Miei articoli": fotocopie di articoli di Giovanni Ajmone Cat pubblicati su varie riviste: 'Il Tricolore tra i ghiacci del sud', 'Campagna artica 1970-1971 del motoveliero *San Giuseppe Due*: programma di una nuova spedizione', 'Spedizione antartica del motoveliero *San Giuseppe Due* e progetti futuri', 'Un racconto del comandante Ajmone Cat', 'Pensieri di un marinaio'.	[1973.06.00] [1996.04.01]
	154	"Articoli vari. Documentazione internet. Lettere": ritagli e fotocopie di articoli riguardanti il *San Giuseppe Due* e Giovanni Ajmone Cat.	1988.09.09 2005.02.08
24	155	"Ritagli vari 1973-1974. ecc...": fotografie, rassegna stampa, numeri di riviste, matrici di pubblicità e cartoline relative alle spedizioni antartiche organizzate da Giovanni Ajmone Cat con il *San Giuseppe Due* e a successive conferenze e celebrazioni. Contiene anche documentazione tecnica per la	1980.09.00 2002.12.00

(10) Contiene anche due articoli del 1951 e del 1956.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		navigazione e l'impiego di strumentazione, disegni e piani del motoveliero.	
24	156	"Conferenze". Elenco di conferenze per il Centro velico d'altura di Chioggia (s.d.), testo della conferenza tenuta da Giovanni Ajmone Cat per Mariponave Roma il 26 ottobre 1974, programma della conferenza internazionale organizzata dall'Istituto universitario navale di Napoli (18-20 ottobre 1984), conferenza per l'Associazione Atena sul tema "Sotto le stelle del XV secolo" (febbraio 1994), presentazione del c.te Ajmone Cat fatta dall'avv. Luigi Fagetti in occasione della conferenza tenuta a Como per il club Famiglia comasca (12 maggio 1975), testo di Silvio Zavatti "Il viaggio in Antartide di Giovanni Ajmone Cat", programma e rassegna stampa relativi alle serate a Fiumara Grande "Avventura e ricerca in Antartide" (13-16 luglio 1999), appunti e bozze dattiloscritti e manoscritti.	[1974.00.00] [1999.00.00]
	157	"Copie conferenza Famiglia comasca (da registrazione)": testo di Giovanni Ajmone Cat dal titolo "Viaggio e spedizione antartica del m/v *San Giuseppe Due* di bandiera italiana", presentazione del c.te Ajmone Cat fatta dall'avv. Luigi Fagetti in occasione della conferenza tenuta a Como per il club Famiglia comasca (12 maggio 1975) e relativa traduzione in lingua inglese, carteggio e appunti.	1975.08.20
	158	"Articolo su viaggi *San Giuseppe Due* su *Rivista Marittima*. Bozza com.te Ressman".	1997.07.18 1998.01.00
	159	"Note per libro e commenti film 1ª spedizione. Note caratteristiche bastimento". Dattiloscritti e fotocopie relativi alle spedizioni del 1969-1971 e del 1973-1974 (varie copie).	s.d.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
24	160	"Corrispondenza per consulenze amichevoli". Contiene anche disegni.	1986.10.12 1987.06.13
	161	"Antartiche varie e relazioni su S.G. 2 (*San Giuseppe Due*)": pubblicazione dell'E.n.e.a. dal titolo "Italia in Antartide", note biografiche tratte da sito internet relative a F. Nansen, rassegna stampa di articoli di M. Taviani apparsi su *Il Resto del Carlino* relativi al progetto Cape Roberts 1998, varie copie del programma di spedizione antartica 1973-1974 del *San Giuseppe Due* e delle caratteristiche della nave.	1993.02.10 2002.09.04
25	162	"Storia completa delle due spedizioni antartiche (estratti e doppioni). 'Un motoveliero italiano in Antartide', di Claudio Ressmann". Contiene, tra l'altro, recensione stampa straniera pubblicata dalla *Rivista marittima* nel dicembre 1986.(11)	1986.12.00 1998.01.00
	163	"Attività antartiche e artiche U.S.A. e corrispondenza Zurigo": corrispondenza con istituzioni culturali statunitensi e svizzere. Contiene anche alcuni articoli e numeri di riviste scientifiche.	1976.10.07 1980.05.05
	164	"I.i.n. Conferenza all'Istituto italiano di navigazione. Campagna artica 1970-1971 del motoveliero *San Giuseppe Due*. Istituto italiano di navigazione - 1977 e oltre": appunti manoscritti e dattiloscritti relativi a diverse conferenze, inviti e programmi di conferenze, programma della crociera del 1973-1974 e lettera dell'I.i.n., bollettini di c/c postale, notiziari dell'I.i.n.	1973.01.05 2003.00.00
26	165	"II Spedizione. Articoli di Giovanni. Conferenze": dattiloscritti, appunti e fotocopie di conferenze e	1974.10.00 1976.04.00

(11) L'articolo di C. Ressmann è stato pubblicato sul numero di gennaio 1998 della *Rivista Marittima*. Le date sono riferite alle pubblicazioni.

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		articoli per l'Istituto italiano di navigazione (I.i.n.), per Mariponave e per la *Rivista marittima*.	
26	166	"Attività antartica. Istituto geografico polare": corrispondenza con l'Istituto e con Flavio Barbiero di Mariperman La Spezia relativa, tra l'altro, alla pubblicazione di un libro sulle spedizioni di Giovanni Ajmone Cat.	1976.11.18 1977.06.10
	167	"Film Antartide: 'Il tricolore tra i ghiacci del sud'": appunti, materiale pubblicitario e carteggio con Alfredo Rinaldi. Riprese cinematografiche relative alla produzione del documentario.	1974.10.26 1978.03.31
	168	"Campagna antartica 1973. E. Visca 1°-2° volume navigazione". Contiene una pubblicazione di Antonio Sposito dal titolo *Fondamenti teorici di cartografia*, edizione 1993; Sposito Antonio, *Discorso apologetico sulla carta di Mercatore*, edizione 1994.	1993.00.00 1994.00.00
	169	"Dario": documentazione varia e rassegna stampa relativa a Dario Trentin, partecipante alle spedizioni del *San Giuseppe Due*.	1974.07.18
	170	Rassegna stampa sulla spedizione in Antartide di Renato Cepparo nel 1976.	1975.12.25 1976.01.04
	171	"Pubblicazioni varie sull'Antartide e sull'Artide".	1969.05.13 1993.10.00
27	172	"Pubblicazioni varie sull'Antartide e sull'Artide".	1972.00.00 1987.00.00
	173	Estratti e dattiloscritto di articoli di Giovanni Ajmone Cat, opuscoli e riviste sull'Antartide, studio per la creazione di un museo galleggiante sul *San Giuseppe Due*, studio per la creazione del museo dell'Antartide di Trieste e studio per la circumnavigazione dell'Antartide.	1973-2004

Segnatura B	F	Intitolazione	Estremi cronologici
		Varie	
28	174	Fotografie e fotocopie di fotografie del viaggio antartico e un articolo di giornale.	1971.01.22
	175	"1ª e 2ª Spedizione: riconoscimenti, relazioni, corrispondenza di congratulazioni".	1976.10.30 1997.04.29
	176	"Matrici documenti per uso fotocopia": fotocopie di appunti e carte relativi a sondaggi effettuati dal *San Giuseppe Due* nell'isola di Deception, osservazioni di cetacei.	s.d.
	177	Scheda tecnica del *San Giuseppe Due*, fotografie del viaggio, ritagli di giornale.	s.d.
	178	Elenco di carte nautiche richieste per la partecipazione alle Colombiadi; prospetto dell'alfabeto Morse; targa presumibilmente di un apparato r.t.	s.d.

Documento 1

ALIMENTARI

Fabbric. Italiana

1) Patate novelle da	Kg. 2,700	scatole	n. 4	
2) Minestra di fagioli da	" 0,500	"	" 24-2	
3) Minestra o purè di verdura da	" 0,500	"	" 32-2	
4) Crema di funghi da	" 0,500	"	" 32-2	
- 5) Latte intero cond.to zuccherato ...	" 0,385	"	" 38-2	
6) Spinaci al naturale da	" 0,850	"	" 2	
7) Tonno da	" 0,100	"	" 14 (13+1)-6	
8) Pomodori pelati	" 0,500	"	" 1	
9) Fagiolini al naturale da	" 0,500	"	" 1	
10) Spezie } Zafferano	–	barat.ni	" 1	
} Garogano	–	"	" 1	
} varie	–	"	" 4 (+1 vuoto)	
11) Acqua minerale da	l. 1,00	bottig.	" 1	
12) Pesto	–	" .na	" 1	
13) Minestra con verdura (star) (5+4)..	–	busta	" 9-5	
14) Purè di patate "	–	"	" 15-4	
15) Polenta valsugana	–	"	" 12-3	
16) Pastina in brodo (star).....	–	"	" 3-2	
17) Misto cereali e verdure(Nipiol Buit.)	–	"	" 1 -9	
18) Lievito secco attivo (star)	–	"	" 21(+9 sciolte)	
19) Polveri idriz	–	"	" 18 (+6 ")	
20) Fiocchi di cereali Nestum (nestle)	–	"	" 12-2(+2-2")	
- 21) Latte intero zuccherato	–	Tubetti	" 14-4	
22) Nestea	–	bott.ne	" 13-4	
23) Involtini di pollo	–	buste	" 1-1	
24) ? "contenitore fres-co"	–	–	" 1-1	
25) Miele (zuegg.)	–	scat.na	" 1-1	
26) Pepe	–	barat.no	" 1	
27) The (star)	–	buste	" 1-1	
28) Tagliatelle buitoni	–	scatole	" 1	
29) Superfino Arborio	–	buste	" 3	
30) Farina "00 " di grano tenero	–	"	" 2	
31) Zucchero raffinato in quadretti(Pontelongo)	–	scatole	" 4	
32) Misto di verdure per minestrone ...	–	buste	" 14	
33) ?		"	" 6	
34) ?		"	" 4	
35) ?		"	" 3	
36) ?		"	" 2	
37) ?		"	" 1	
38) Supercoperte isotermiche	–	"	" 8 (2X3)-2	
39) Pasticche di pino	–	scat.na	" 1	
40) Cavolfiori	Kg. 1,000	"	" 2	
41) Cream crakers		pacchetti	" 19	
42) Formaggini pin-pan		scatole	" 9	
43) O X O		"	" 7 (+2sciolte	
44) Formaggio (KRAFT)		busta	" 1	
45) El caldo de pollo		scatole	" 2 (+4 ")	
46) Sale (salt)		pacchi	" 11 (10+1)	
47) Zucchero (sucre)		"	" 1	

ALIMENTARI

Fabbr. Estera

1)	Olio arachide da	l.	1,000	Bottigl.	n.	10
2)	Maionese in baratioli;vetro.....		-	barat.	"	2
3)	Filetti di acciughe da	Kg.	0,850	scatole	"	1
4)	" " " "	"	0,040	"	"	7
5)	Fabbrica di embuttiros "Guillermo "		-	"	"	1
6)	Glucose da.....	l.	0,500	bottigl.	"	1
7)	Paprica ..... piccola		-	"	"	1
8)	Selected Pickles		-	"	"	1
9)	Superbon		-	bicchiere	"	1
10)	Sardine varie all'olio (4+3)		-	scatole	"	7
11)	" in aceto		-	"	"	11
12)	" al pomodoro (1+1)		-	"	"	2
13)	Mejillones en escabeche		-	"	"	3
14)	The .....scatola e(pecchetto russo)..			"	"	2
15)	State express.....		-	"	"	1
16)	Cetriolini		-	bicchieri	"	3
17)	Pepe (di caienna,bianco e nero)		-	-	"	3 (+1)
18)	Tabasco		-	bott.na	"	1
19)	C ....mino (Bayco)		-	"	"	1
20)	Stuffed olives		-	barat.ni	"	2
21)	Succo di frutta (Heva).....	Kg.	0,560	scatole	"	19
22)	Fagioli al naturale =(IUDIAS)....	"	1,000	"	"	4
23)	Carciofi al naturale		0,500	"	"	12
24)	Golde Glori (succo di frutta)		1,000	"	"	7
25)	Carne di bue		0,340	"	"	11
26)	Aguila imperial (birra) circa 2...		0,300	"	"	2
27)	Olives in vrine		1,000	"	"	1
28)	Petits pois movers (iunior)		0,850	"	"	3
29)	Conserve alimentari [Tucal)n.3da 1,000+1da 0,560"				"	4
30)	Pere sciroppate (Gunland) da		1,000	"	"	4
31)	Dak - Sliced Bacon		0,450	"	"	2
32)	Apositos Esterilizados (Venda enyesada)		-	"	"	2
33)	La Chula (Choice peeled tomatoes)		1,000	"	"	6
34)	Butter		0,500	"	"	8
35)	Neston (nesle)		0,572	"	"	4
36)	Nescafè		-	"	"	7
37)	Soup And grapi base=Chicken-Flavored)		1,000	"	"	1
38)	All gold		0,450	"	"	1
39)	Cerebos table salt		0,675	"	"	1
40)	Colmans mustard circa		0,300	"	"	1
41)	Water glass		0,800	"	"	1
42)	Aguila dorada	l.	0,500	bottigl.	"	1
43)	Acqua minerale	"	1,000	"	"	1
44)	Curry powder "Columbit "		-	scatole	"	2
45)	(? .. ignote)		-	"	"	4

Varie cose

1)	Buste grandi verdi n.2,piatti di carta e bicchieri in plastica.-			
2)	Lucido nero	Scatole	n.	4
3)	Saponetta	-	"	1

./.

4) Portastecchini (vetro).....	bottigl.na	n.	1
5) Johnson's	-	"	1
6) Thawpit	"	"	1

FARMACIA

Prodotti nazion. ed esteri

1) Alcool a 96°	l. 0,500	bottigl.	n.	4	
2) Ossigeno pronto impiego	–	"	"	6	
3) Ovatta	–	pacchet.	"	1	
4) Cotton Wool ..... (1+1+1)	–	"	"	3	
5) Bende orlata di calza idrofila ...	–	flacc.ni	"	15	
5) Bende orlata in filato tipo ticino(orlafix)4+2	–	"	"	6	
5) Bende bandage	–	"	"	2	
5) Bende ideal	–	"	"	2	(+ 2 sciolte)
6) Compresse di calza idrofila 15X15	–	"	"	3	
6) Compresse di calza idrofila 10X10	–	–	"	3	
7) Cotone emostatico	piccolo	flac.	"	1	
8) scatola siringhe con medicin.vario(2+1)	–	–	"	3	
9) Borsetta ..... " " "	–	–	"	1	
10) Astuccio con siringa	–	–	"	1	
11) Vaselina borica	–	tubetti	"	1	
12) Borsa con steccobende gonfiabili ...	–	–	"	1	
13) Peretta gomma per clistere	–	–	"	1	
14) Cassettina con rianimatore Atrox ...	–	–	"	1	
15) Barottolino con medicinale ignoto ..	–	–	"	1	
16) Pastiglie di pulmosato	–	–	"	4	
17) Sciroppo tussifargan (2 confez.da 3	–	–	"	6	
18) Crorato di potassio	–	scat.ne	"	3	
19) Codoforme	–	"	"	2	
20) Gocce per naso e gola	–	"	"	1	
21) Trimicina (2 scatoline con 5 flac.ni	–	flac.ni	"	10	
22) Bisolfato di chinino in compresse ...	–	"	"	1	
23) Kelfizina in compresse	–	"	"	6	
24) Antibiotico Bipenicillina (2 conf.da 4)+2	–	"	"	10	
25) Terramicina in capsole	–	"	"	3	
26) Penicillina Dicrysticin	–	"	"	?	
27) Amplital in capsole (conf.da 1) con..	–	"	"	4	
28) Spiracetina in confetti	–	"	"	4	
29) Ambramicina vitaminica (1+1)	–	"	"	2	
30) Linimento sloans.....	–	"	"	1	
31) Dermovitamina	–	tubetti	"	3	
32) Disinfettante " citrosil "alcolico ..	Kg.0,250	bott.	"	1	
33) Chloromycetin - capsole		flac.ni	"	2	
34) Farmacetina in capsole (1 conf. da 4+2)		"	"	6	
35) Coaguleno in fiale (1 " " 4+1)		scatole	"	5	
36) Volume di diagnostica e terapia"Roversi"		–	"	1	
37) Picropen in fiale		scat.ne	"	2	
38) Sparto - canfora in fiale		scatola	"	1	
39) Coramina		flac.ni	"	4	
40) Simpatol a gocce .....flac. 4+ 1 .		bott.ne	"	5	
41) Cardiostenol in fiale		scatole	"	2	
42) Cortison chemicetina		flaconi	"	5	
43) Lambral pomata		"	"	2	
44) Synacthen Depot (fiale)		"	"	1	
45) Iodosan		bott.na	"	1	

./.

46) Furadantin	Bott.na	n.	1
47) Ermitolo	tubbetti	"	4
48) Itamidone compresse	baratt.	"	2
49) Odontalgica fialetta (dr.Knapp) ...	-	"	19
50) Cibalgina compresse	scatole	"	11
51) Baralgina	"	"	1
52) Apomine	"	"	5
53) Antispasmina	flaconi	"	6
54) Perequil capsole	scatole	"	3
55) Optalidon	flaconi	"	1
56) Sterosan(in pasta n.3,in polv.n.1)	"	"	4
57) Fargan pomata (conf. 1 da 4 flac.)	"	"	4
58) Fargan confetti	"	"	6
59) Piristina crema	"	"	1
60) Astral cream	scatole	"	5
61) Lasonil inguento	flaconi	"	3
62) Deliat (crema solare)	tubetti	"	4
63) Folle (pomata n.1, liquida n.6)	flaconi	"	7
64) Johnson's (crema liquida)	"	"	6
65) Spasmoplus	"	"	2
66) Spasmo-cibalgina	scatole	"	2
67) Buscopan { supposte	"	"	4
67) Buscopan { fiale	"	"	11
68) O G odontalgico Gazzoni	flaconi	"	2
69) Vicisin forte (compresse)conf.5 da 2+1	"	"	11
70) Katabios confetti (conf. 4 da 4 + 1 =	"	"	17
71) Benexol Roche compresse	"	"	1
72) Cardiazol - Dicodin	"	"	2
73) Ritalin compresse	"	"	1
74) Teralene " (conf. 1 da 3	"	"	3
75) Sedibaina pillole	"	"	1
76) ? (bottiglina di compr. ignota)	"	"	1
77) Kollyr collirio	"	"	2
78) Sintoftone "	"	"	10
79) Methedrine compresse	"	"	2
80) Mistura calmente cl laudano	"	"	1
81) Listrocol conf. da 2 X2 = ...	"	"	4
82) Listrison Roche - confetti -	"	"	1
83) Mepacol confetti	"	"	2
84) Mexaform "	"	"	2
85) Roter tavolette	"	"	3
86) BIMIXIN compresse	"	"	10
87) Lactobil "	"	"	6
88) Listrocol enzimatico capsole	scatole	"	4
89) Sale inglese (conf. 1)	buste	"	6
90) Entero Vioformio (compres.scat.1+3.bott.1) =	-	"	5
91) Ascorborax	bustine	"	2
92) Polagin compresse	scatole	"	5
93) Medonna "	"	"	1
94) Stemetil " .....(3.+.1.).	"	"	4
95) Aspirina "	"	"	8
96) Rodina " (conf.2 da 4 + 1 da 2)	flaconi	"	10

./.

97) Urotropina compresse	tubetti	n.	5
98) Preparazione H supposte	scatole	"	4
99) Crorisoda vitaminico (polvere)	bott. ta	"	1
100) Acqua distillata (1.0,500)	bottigl.	"	1
101) Araldite (adesivo)	scatole	"	6

=MATERIALI DA CUCINA - VARIE

1) Tielle di met. inossidabili	n.	2	(1 man.da riparare)
2) Pile inoss. con 2 coperchi grandezze varie	"	4	
3) Pila inoss. a pressione con coperchio	"	1	
4) Tigame inoss. con coperchio	"	1	
5) Scolapasta	"	1	
6) Tegliera inoss. porta The	"	1	
7) Cartoccia	"	1	
8) Portacaffè e zucchero	"	2	
9) Caffettiere complete n.....	"	3	
10) Portate inoss.	"	1	
11) Passino inoss.	"	1	
12) Grattugia	"	1	
13) Mestolo	"	1	
14) Scolarella	"	1	
15) Stappabottiglie	"	1	
16) Apriscatole (2 mobili, 4 fisse)	"	6	
17) Apribottiglie	"	4	
18) Piatti di porcellana	"	4	
19) Piattini da caffè idem !2+1+1).....	"	4	
20) Tazzine da caffè	"	1	
21) Bicchiere di porcellana	"	1	
22) Insalatiera di plastica	"	1	
23) Piatti fondi " "	"	4	
24) Piatti piani " "	"	3	
25) Piattini " " da caffè	"	11	
26) Bicchieri di " "	"	7	
27) Tazze " " da caffè - latte	"	7	
28) Spremi limoni" "	"	1	
29) Tegamino di vetro per forno e fiamma	"	1	
30) Portacenere di porcellana	"	3	
31) Stura mavandino di gomma	"	1	
32) Forbici (1+1)	"	2	
33) Forchette inoss.	"	16	
34) Cucchiai " n.13(+ 1 argento)	"	14	
35) " " da caffè	"	8	
36) Cortelli da tavola { manico metallo inoss.....	"	11	
" "	"	9	
" osso	"	2	
" argento	"	1	
37) Cucchiaio e forchetta arg. uniti	"	1	

./.

38) Cucchiarelle di legno	n.	2
39) Forchetta di legno	"	1
40) Cortelli da cucina	"	4
41) Vuotazucchine	"	1
42) Pestacarne metallo	"	1
43) Imbuti di plastica	"	2
44) Portabottiglie in metallo	"	1
45) Portasapone in plastica	"	1

Documento 2

REPUBBLICA ITALIANA

MINISTERO DELLA DIFESA

Il Presidente della Repubblica

su proposta del Ministro della Difesa con decreto del 28 gennaio 1972

ha conferito la

"MEDAGLIA D'ORO DI BENEMERENZA MARINARA"

al Signor Giovanni AJMONE-CAT da Roma

"Ideatore, organizzatore e capo di una spedizione atlantica ed antartica della durata di oltre due anni compiuta con il veliero italiano "S. Giuseppe Due" di 34 tonnellate di sua concezione e di costruzione esclusivamente italiana.

Nella impegnativa e difficile impresa, condotta spesso in condizioni atmosferiche particolarmente avverse, portava a compimento ricerche di grande interesse tecnico e scientifico e scopriva una baia di recente formazione tellurica, dimostrando ottima preparazione all'impresa, perizia marinaresca, coraggio e doti di comando non comuni.

Animato da nobili intenti patriottici teneva alto il nome d'Italia in quelle lontane regioni e vi portava l'affettuoso saluto della Patria alle comunità nazionali.

Con abnegazione e spirito di sacrificio cedeva ad una stazione isolata tutta la propria scorta di medicinali e salvava un uomo caduto in mare, dando nobile esempio di filantropia e di umana solidarietà".

(Acque atlantiche ed antartiche, 1969-1971)

Il Ministro Segretario di Stato per la Difesa rilascia quindi al titolare il presente documento per attestare della conferitagli ricompensa.

Roma, 10 marzo 1972

IL MINISTRO

Franco Restivo

N. 17786

Documento n. 3

U. I. C.
UNIONE ITALIANA CROCIERISTI
Segreteria Generale
VIA FRANCESCO CRISPI, 27 - 00187 ROMA
TEL. 317.860

Il Segretario Generale
TEL. 368.058

Prot. 5703

Roma, 30 dic. 1971

Caro Comandante,

la Famiglia del compianto Comandante Jacobacci, che operò in guerra nei mezzi di assalto, ci ha affidato un Trofeo challenge che porta il Suo nome.

Questo Trofeo è stato dato per il 1968 a Carozzo, per la sua navigazione velica in solitario nell'Oceano Pacifico, nel 1969 al Comandante Valli e ai suoi amici per la loro navigazione nel Pacifico con un canotto pneumatico e, per il 1970, a Balestrieri, due volte campione del Mondo Off-shore.

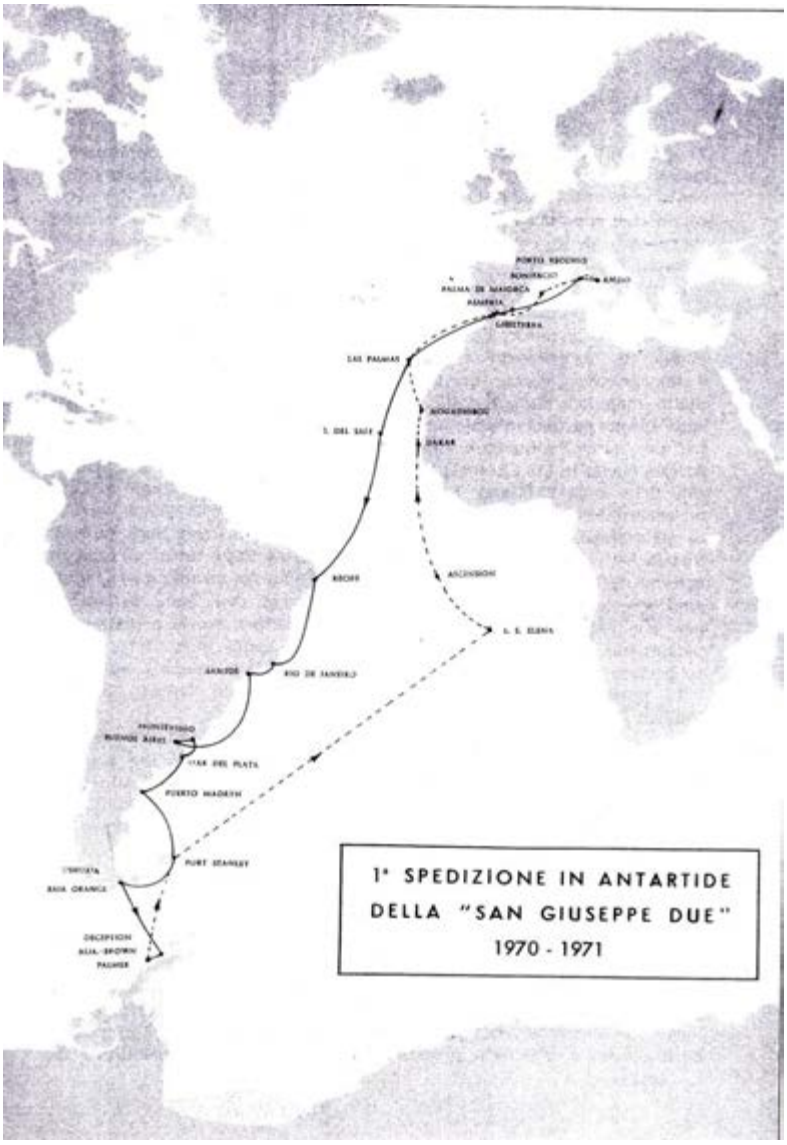
Vorremmo quest'anno offrirlo a lei per la sua bella impresa oceanica all'Antartide, dove ha portato per primo la nostra bandiera col suo bravo "San Giuseppe Due".

La prego di volermi dare la sua accettazione e le invio i miei cordiali saluti.

(Mario Cambi)

Comte
Giovanni AJMONE CAT
Via Barnaba Oriani, 20
00197 ROMA

Documento 4


1ª SPEDIZIONE IN ANTARTIDE
DELLA "SAN GIUSEPPE DUE"
1970 - 1971

Finito di stampare nel mese di febbraio 2015
A.G.P. Arti Grafiche Picene S.r.l. - Pomezia (ROMA) - email: info@artigp.it